



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1989

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1989

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

• Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Chief, Author
Services, Publications Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1992

Price: Canada: \$45.00
United States: US\$54.00
Other Countries: US\$63.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

• Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services
aux auteurs, Division des publications, Statistique
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Mars 1992

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Robert Larocque
Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-2486) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-3028

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographique sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguage et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Robert Larocque
Section des transports de surface et maritimes,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2486) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-3028

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1989

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1989

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

• Minister of Industry,
Science and Technology, 1992

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Chief, Author
Services, Publications Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 1992

Price: Canada: \$45.00
United States: US\$54.00
Other Countries: US\$63.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

• Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1992

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services
aux auteurs, Division des publications, Statistique
Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Mars 1992

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David Dodds**, Director, and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section.

Major contributions were made by the following analysts: **Dan Calof**, **Kathie Davidson**, **Andrea Mathieson**, **John Nicoletta** and **Yasmin Sheikh**.

Technical assistance was provided by: **Daphne Bennett** and **Linda De Montigny**.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **David Dodds**, directeur, et **Jim Cain**, chef de la section des transports de surface et maritimes.

Les analystes suivants ont été responsables de contributions majeures: **Dan Calof**, **Kathie Davidson**, **Andrea Mathieson**, **John Nicoletta** et **Yasmin Sheikh**.

Daphne Bennett et **Linda De Montigny** ont prêté leur assistance technique.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.



Table of Contents

	Page
TRUCKING IN CANADA	
Highlights	5
CHAPTER 1	
General Overview	9
Introduction	9
Industry Structure:	
Principal Financial and Operating Statistics of the Canadian Trucking Industry	10
Operating Expenses	12
Employment	14
Power Units	15
Trucking Industry by Province or Territory of Domicile	16
Industry Activity:	
Tonnes Transported	18
CHAPTER 2	
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey	21
Introduction	21
Summary of Findings	21
Revenues and Expenses	23
Owner Operators	27
How the Revenue Dollar Is Spent	27
Purchased Transportation	28
Area of Operation	29
Interprovincial - International	30
Balance Sheet	31
Employment and Compensation	32
Distribution of the Wage Dollar	34
Revenue Equipment Operated	34
Distance Travelled	35
Fuel	36
CHAPTER 3	
Motor Carrier Freight Quarterly Trucking Survey, 1990	61
Introduction	61
Section 1: Carriers with Revenues of \$25 million and over	61
Section 2: All carriers with Revenues of \$1 million and over	66
CHAPITRE 4	
For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey	71
Domestic Activity	71
Introduction	71
National Traffic	72
Regional Traffic	72
Provincial Traffic	74
Commodity Movements of Class I and II Carriers	75
Truckload and Less than Truckload Traffic - Class I and II Carriers	98
Major Population Centres - Class I and II Carriers	107
Selected Ratios - Class I and II Carriers	110

Table des matières

	Page
LE CAMIONNAGE AU CANADA	
Faits saillants	5
CHAPITRE 1	
Aperçu général	9
Introduction	9
Structure de l'industrie:	
Principales statistiques financières et d'exploitation de l'industrie canadienne du camionnage	10
Dépenses d'exploitation	12
Emploi	14
Unités motorisées	15
Le secteur du camionnage selon la province ou le territoire de domicile	16
Activité de l'industrie:	
Tonnes transportées	18
CHAPITRE 2	
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement	21
Introduction	21
Résumé des résultats	21
Recettes et dépenses	23
Chaqueurs contractants	27
Ventilation du dollar-recette	27
Achat de services de transport	28
Secteur d'activité	29
Mouvements interprovinciaux et internationaux	30
Bilan	31
Emploi et rémunération	32
Répartition du dollar salarial	34
Matériel productif en service	34
Distance parcourue	35
Carburant	36
CHAPITRE 3	
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1990	61
Introduction	61
Partie 1: Transporteurs ayant des recettes de \$25 millions et plus	61
Partie 2: Tous les transporteurs ayant des recettes de \$1 million et plus	66
CHAPITRE 4	
Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui	71
Trafic entre le Canada et les États-Unis	71
Introduction	71
Trafic national	72
Trafic régional	72
Trafic provincial	74
Produits transportés - Transporteurs de catégories I et II	75
Charge complète et charge partielle - Transporteurs des catégories I et II	98
Grandes centres urbains - Transporteurs des catégories I et II	107
Certains ratios - Transporteurs des catégories I et II	110

Table of Contents – Concluded

Table des matières – fin

	Page
CHAPTER 5	
For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey	113
Canada-U.S. Traffic	113
Introduction	113
Section 1: Commodity Movements	113
Section 2: Market Penetration	126
CHAPTER 6	
Private Trucking	133
Introduction	133
Industry Structure	133
Industry Served	133
Local and Intercity Carriers	134
Operating Expenses by Province of Domicile	136
Employment	136
Fuel	137
Distance Travelled	137
Equipment Operated	137
Equipment Operated, Distance Travelled and Fuel Consumed	138
Owner/Operators	139
CHAPTER 7	
Special Studies	155
7.1 Transborder Trucking Survey	155
7.2 Owner Operators in the For-Hire Trucking Industry, 1978-1988	161
7.3 For-Hire Carriers: Measurement of Employment, Equipment and Vehicle Kilometres, by Province of Domicile and Province of Operation, 1989	170
CHAPTER 8	
Methods, Data Quality and Limitations	175
Introduction	175
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey – (Chapter 2)	175
Quarterly Motor Carrier Freight Survey – (Chapter 3)	176
For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – (Chapters 4 and 5)	177
Private Trucking Survey – (Chapter 6)	180
Glossary	183
Additional Trucking Tabulations	187
How to Get the Economic Facts and analysis you Need on Transportation	189

	Page
CHAPITRE 5	
Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui	113
Trafic Canada-États-Unis	113
Introduction	113
Partie 1: Mouvements de marchandises	113
Partie 2: Pénétration du marché	126
CHAPITRE 6	
Camionnage pour compte propre	133
Introduction	133
Structure de l'industrie	133
Secteurs desservis	133
Transporteurs locaux et interurbains	134
Dépenses d'exploitation selon la province de domicile	136
Emploi	136
Carburant	137
Distance parcourue	137
Matériel en service	137
Matériel en service, distance parcourue et type de carburant consommé	138
Chauffeurs contractants	139
CHAPITRE 7	
Études spéciales	155
7.1 Enquête sur le camionnage transfrontalier	155
7.2 Les chauffeurs contractants et le secteur du camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988	161
7.3 Transporteurs pour compte d'autrui: Mesure de l'effectif, du matériel et du nombre de véhicules-kilomètres, selon la province de domicile et la province d'activité, 1989	170
CHAPITRE 8	
Méthodes, qualité et limites des données	175
Introduction	175
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement – (Chapitre 2)	175
Enquête trimestrielle routiers de marchandises – (Chapitre 3)	176
Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui (Origine et destination) – (Chapitres 4 et 5)	177
Enquête sur le camionnage pour compte propre – (Chapitre 6)	180
Glossaire	185
Totalisations supplémentaires sur le camionnage	188
Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports	189

Highlights

For-Hire Trucking: Industry Statistics, 1989

- The 1989 total operating revenues of the for-hire trucking industry were \$10.2 billion, which represented a 6.5% increase over the \$9.6 billion total recorded in 1988.
- Operating expenses in 1989 were \$9.9 billion, a 7.2% increase from 1988. Therefore, the operating ratio deteriorated from 0.958 in 1988 to 0.965 in 1989.
- The 5,486 carriers reporting in 1989 had assets totalling \$5.6 billion, based on original cost. In 1988, 5,867 carriers had assets of \$5.3 billion.
- Employment in the industry increased from 97,998 in 1988 to 98,189 in 1989. The average compensation per employee in 1989 was \$31,979, which was up 5.2% from the \$30,397 in 1988. Payments to owner operators as a proportion of total expenses also increased, from 22.9% in 1988 to 23.3% in 1989.

Motor Carriers of Freight: Quarterly Statistics, 1990

- For carriers earning \$1 million or more annually, operating revenues for 1990 totalled \$8.4 billion. The corresponding operating expenses were \$8.2 billion, resulting in an overall operating ratio of 0.977 which is a deterioration compared to the overall ratio of 0.957 in 1989.
- Carriers, with revenues of \$25 million and over, earned \$3.2 billion in operating revenues in 1990. The corresponding operating expenses were \$3.2 billion, resulting in an operating ratio of 0.989. The operating ratio in 1989 was 0.980.

For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Statistics

- The total tonnage of commodities transported domestically by Canadian-domiciled Class I and II carriers dropped by 8.3% from 1988, reaching 162 million tonnes.
- The number of shipments carried (31.3 million) increased by 3.7% from the level in 1988.
- Domestic intercity trucking activity earned revenues of \$5.4 billion, an increase of 5.0% from revenues reported in 1988.
- In 1989, the Canada-United States traffic generated \$1.7 billion, down 1.2% from 1988. The corresponding tonnage (26.5 million tonnes) transported between Canada and the United States by Canadian domiciled carriers was down 13% compared to 1988.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui – Statistiques de secteur, 1989

- Les recettes d'exploitation totales en 1989 du secteur du camionnage pour compte d'autrui, ont totalisé 10,2 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 6,5 % par rapport aux recettes de 9,6 milliards de dollars enregistrées en 1988.
- Parallèlement aux recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation étaient de 9,9 milliards de dollars, soit une augmentation de 7,2 %, ceci a amené une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de 0,958 en 1988 à 0,965 en 1989.
- En 1989, les 5 486 transporteurs déclarants disposaient d'un actif de \$5,6 milliards établi à partir de la valeur d'origine. En 1988, les 5 867 transporteurs avaient un actif de \$5,3 milliards.
- Le nombre d'employés du secteur a augmenté pour passer de 97 998 en 1988 à 98 189 en 1989. La rémunération moyenne par employé en 1989 a été de \$31 979, en hausse de 5,2 % par rapport à l'année précédente qui était de \$30 397. La rémunération des chauffeurs contractants, en pourcentage des dépenses totales, a également augmenté, passant de 22,9 % en 1988 à 23,3 % en 1989.

Transporteurs routiers de marchandises – Statistiques trimestrielles, 1990

- En 1990, les transporteurs, générant \$1 million ou plus par an, ont rapporté des recettes d'exploitation totales de \$8,4 milliards. Les dépenses d'exploitation étaient de \$8,2 milliards, ce qui en résulte un ratio d'ensemble d'exploitation de 0,977 lequel constitue une détérioration par rapport au ratio d'ensemble de 0,957 enregistré en 1989.
- En 1990, les transporteurs ayant des recettes de \$25 millions et plus, ont généré \$3,2 milliards de recettes d'exploitation. Les dépenses d'exploitation correspondantes étaient de \$3,2 milliards, ce qui en résulte un ratio d'exploitation de 0,989. Le ratio d'exploitation de 1989 était de 0,980.

Statistiques sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui

- Le tonnage total de marchandises transportées par les transporteurs des catégories I et II domiciliés au Canada a diminué de 8,3 % par rapport à 1988 pour atteindre 162 millions de tonnes.
- Le nombre de livraisons transportées (31,3 millions) a augmenté, de 3,7 % par rapport à 1988.
- Les recettes totales des mouvements interurbains intérieurs se sont chiffrées à 5,4 milliards de dollars, une augmentation de 5,0 % du niveau de 1988.
- En 1989, le trafic entre le Canada et les États-Unis ont généré des recettes de 1,7 milliards de dollars, une baisse de 1,2 % par rapport à 1988. Le nombre correspondant de tonnes (26,5 millions) transportées entre le Canada et les États-Unis par les transporteurs domiciliés au Canada a diminué de 13 % comparativement à 1988.

Private Trucking Statistics, 1989 (Fleet size of 15 or more vehicles)

- Some 521 private carriers surveyed in 1989 reported operating expenses of \$1.7 billion. Ontario and Quebec domiciled carriers accounted for 69% of operating expenses reported.
- Salaries and wages and fuel expenses accounted for 48% and 11%, respectively, of total operating expenses.
- A total of 455 intercity carriers incurred \$1.5 billion in operating expenses. Local carriers numbered 66, with operating expenses of \$0.2 billion. Intercity carriers represented 87% of carriers surveyed for 1989, and 89% of reported operating expenses.

SPECIAL STUDIES

Transborder Trucking Survey, 1991

- Based on the results of the Transborder Trucking Survey, Canadian-based carriers accounted for 63% of the transborder market.

Owner Operators in the For-Hire Trucking Industry, 1978 - 1988

- The analysis shows that owner operators account for a large and increasing proportion of the industry. Since many new entrants fail to survive, it is difficult to collect information on this volatile segment of the industry. The study describes the costs and income of owner operators, and compares them to the rest of the for-hire trucking industry.

For-Hire Carriers: Measurement of Employment, Equipment and Vehicle Kilometres, by Province of Domicile and Province of Operation, 1989

- An analysis of for-hire trucking data indicates that allocation by province of employment and equipment vary depending on whether the province of domicile or the province of operation is the basis for this measure.

Statistiques du camionnage pour compte propre, 1989 (Établissements avec un parc de 15 véhicules ou plus)

- Les 521 transporteurs pour compte propre qui ont répondu en 1989 ont déclaré des dépenses d'exploitation de \$1,7 milliard. Les transporteurs établis en Ontario et au Québec ont compté pour 69 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation.
- Les dépenses au titre des traitements et salaires, et du carburant ont représenté respectivement 48 % et 11 % des dépenses d'exploitation totales.
- Les transporteurs interurbains, au nombre de 455, ont enregistré des dépenses d'exploitation de \$1,5 milliard. Les 66 transporteurs locaux ont déclaré des dépenses d'exploitation de \$0,2 milliard. Les transporteurs interurbains ont représenté 87 % du nombre total de transporteurs et 89 % des dépenses totales d'exploitation.

ÉTUDES SPÉCIALES

Enquête sur le camionnage transfrontalier, 1991

- D'après les résultats de l'Enquête sur le camionnage transfrontalier, les transporteurs basés au Canada détiennent 63 % du marché transfrontalier.

Les chauffeurs contractants dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988

- L'analyse révèle que les chauffeurs contractants représentent une part importante et croissante du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Alors les nouveaux concurrents ne peuvent survivre, par le fait même c'est difficile de recueillir l'information dans ce secteur versatile. L'étude décrit les coûts et les revenus des chauffeurs contractants et les compare avec le reste du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Transporteurs pour compte d'autrui: Mesure de l'effectif, du matériel et du nombre de véhicules-kilomètres, selon la province de domicile et la province d'activité, 1989

- Une analyse de données sur le camionnage pour compte d'autrui démontre l'effet sur la répartition par province du matériel et de l'effectif, selon la mesure choisie - soit par province de domicile ou par province d'activité.

FOR FURTHER READING

Where to find the facts on
freight transportation


LECTURES SUGGÉRÉES

Où trouver les faits sur le
transport des marchandises

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – <i>Service Bulletin, Bilingual, Eight issues/year.</i>	Transports terrestre et maritime – <i>Bulletin de Service, Bilingue, Huit numéros/année.</i>	50-002
Air Carrier Operations in Canada, <i>Quarterly, Bilingual</i>	Opérations des transporteurs aériens <i>au Canada, Trimestriel, Bilingue</i>	51-002
Aviation Statistics Centre – <i>Service Bulletin, Monthly, Bilingual</i>	Centre des statistiques de l'aviation – <i>Bulletin de service, Mensuel, Bilingue</i>	51-004
Air Charter Statistics. Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens, <i>Annuel, Bilingue</i>	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional, issued in 1986.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série, <i>publiée en 1986.</i>	51-501
Railway Carloadings, Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue	52-001
Rail In Canada, Annual, Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada, Annuel, <i>Bilingue</i>	52-216
Shipping in Canada, Annual, Bilingual	Le transport maritime au Canada, <i>Annuel, Bilingue</i>	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande passée par téléphone ou télécopieur.



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/39171312020054>

CHAPTER 1

GENERAL OVERVIEW

INTRODUCTION

The objective of this general overview is to provide a global picture of the size and structure of the Canadian trucking industry as revealed by the results of three annual trucking surveys. The for-hire carriers in the trucking industry are surveyed using the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey. The private carriers are surveyed using the Private Trucking Survey.

Two important factors must be understood in order to interpret the information presented in this section. The first factor involves the coverage by the surveys of the for-hire and private sectors of the trucking industry. For-hire carriers are surveyed only if annual operating revenues from truck transportation are at least \$100,000. Private carriers are surveyed only if they operate at least 15 vehicles.

The second factor is the use of the terms Industry Structure statistics and Industry Activity statistics. **Industry Structure** statistics refer to those which describe the size, structure and economic performance of the industry (i.e., number of operators reporting, operating expenses, profitability, fleet size, employment). **Industry Activity** statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements (i.e., tonnes, tonne-kilometres, types of commodities moved).

The analytical text which accompanies the data presented in this General Overview section gives some brief definitions and points out limitations where appropriate, when comparisons or contrasts are shown. The reader is encouraged, however, to read the **Methods, Data Quality and Limitations** section of this publication for a more detailed description of the trucking surveys, and to refer to the **Glossary** for precise definitions.

CHAPITRE 1

APERÇU GÉNÉRAL

INTRODUCTION

L'objectif de l'aperçu général est d'offrir aux lecteurs une vue d'ensemble de la taille et de la structure de l'industrie canadienne du camionnage, comme l'indique les résultats de trois enquêtes annuelles. On recueille des données auprès des transporteurs pour compte d'autrui au moyen de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement. L'Enquête sur le camionnage pour compte propre est menée auprès des transporteurs pour compte propre.

Il faut bien comprendre deux facteurs importants afin de pouvoir interpréter les renseignements présentés dans cette section. Le premier facteur concerne le champ d'observation de ces enquêtes. On ne tient compte des transporteurs pour compte d'autrui que si les recettes d'exploitation annuelles d'un établissement de camionnage s'élèvent à au moins \$100,000. Quant aux transporteurs pour compte propre, ils ne font partie de l'enquête que s'ils comptent au moins 15 véhicules.

La deuxième facteur correspond à l'utilisation des expressions statistiques de la structure de l'industrie et statistiques de l'activité de l'industrie. Les statistiques de la **structure de l'industrie** décrivent la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie (c'est-à-dire le nombre d'exploitants répondants, les dépenses d'exploitation, la rentabilité, la taille du parc de véhicules, l'emploi). Les statistiques de l'**activité de l'industrie** décrivent la production de l'industrie selon les mouvements de marchandises (c'est-à-dire les tonnes, les tonne-kilomètres, le type de marchandises transportées).

Le texte analytique accompagnant les données présentées dans l'aperçu général contient de brèves définitions. Il y est indiqué aussi, les cas échéant, les limites des statistiques lorsqu'on établit des comparaisons ou qu'on observe des contrastes. Par ailleurs, le lecteur est invité à consulter la section **Méthode, qualité et limites des données** de la présente publication pour obtenir une description plus détaillée des enquêtes sur le camionnage et à se reporter au **glossaire** pour les définitions.

INDUSTRY STRUCTURE

PRINCIPAL FINANCIAL AND OPERATING STATISTICS OF THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY

The data and analytical commentary presented in this publication are based on the division of the Canadian trucking industry into the following two components:

Private trucking is comprised of all operators¹ with fleets of 15 or more vehicles (trucks, road tractors and trailers) who carry their own goods using dedicated drivers on the company payroll, leased drivers or owner operators. Those operators exclusively using leased vehicles are not included in this definition of private trucking.

For-hire trucking includes all carriers engaged in the transportation of freight for compensation and earning at least \$250,000 annually from truck transport, and a sample of those with revenues between \$100,000 and \$250,000 in 1988. Small shipments carriers, such as courier services and some other specialized carriers, are not included in this definition of for-hire trucking.

Principal financial and operating statistics concerning the industry structure of the for-hire and private trucking sectors are presented in Figure 1.1. They illustrate the point that the two sectors have significant differences in their manner of operations. The analysis of averages for major variables in each sector produced the following observations:

- The private trucking sector had an average of 44 employees per firm, compared to 18 for the for-hire carriers².
- Private trucking operators used more equipment on average (71 pieces) than for-hire carriers (31 pieces) in 1989.
- Equipment in service was predominantly straight trucks (70% of power units) in the private sector, compared to for-hire carriers, who made extensive use of road tractors (70% of power units).

¹ Due to budgetary constraints, the 1989 private trucking survey was limited in scope to those carriers with operating expenses of at least \$500,000 annually, engaged primarily in intercity transport of their own goods.

² Brokers are not considered to be "employees" of a company, and thus the employment figures underestimate the "true" figure, especially in the case of for-hire carriers. More information on owner operators is presented in Chapter 2 (Figure 2.12) and in the special study presented in Chapter 7.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

PRINCIPALES STATISTIQUES FINANCIÈRES ET D'EXPLOITATION DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Aux fins des données et des observations analytiques que renferme la présente publication, le secteur canadien du camionnage a été divisé en deux composantes, définies ci-après.

Le secteur du **camionnage pour compte propre** comprend tous les exploitants¹ possédant un parc de 15 véhicules ou plus (camions, tracteurs routiers et remorques) qui transportent leurs propres marchandises par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la liste de paie de l'entreprise, de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée ou de chauffeurs contractants. Il n'englobe pas les exploitants qui utilisent exclusivement des véhicules loués.

Le secteur du **camionnage pour compte d'autrui** comprend toutes les entreprises qui transportent des marchandises contre rémunération et qui, chaque année, tirent au moins \$250,000 du camionnage, ainsi qu'un échantillon de celles qui ont généré de \$100,000 à 250,000 en 1988. Les transporteurs de petites expéditions, comme des services de messagerie et certains autres transporteurs spécialisés, sont exclus.

Les principales statistiques sur la structure des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre se trouvent à la figure 1.1. Ces statistiques montrent bien que les deux secteurs présentent d'importantes différences au niveau du mode d'exploitation. L'établissement des moyennes par entreprise déclarante permet d'observer des variations importantes dans les domaines suivants:

- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, on a dénombré en moyenne 44 employés par entreprise, comparativement à 18 pour les transporteurs pour compte d'autrui².
- Les transporteurs pour compte propre ont utilisé en moyenne davantage d'unités motorisées (71 pièces) que les transporteurs pour compte d'autrui (31 pièces) en 1989.
- Le matériel en service était pour la plupart des camions (70% des unités motorisées) dans le secteur pour compte propre, comparé aux transporteurs pour compte d'autrui, qui ont utilisé surtout des tracteurs routiers (70% des unités motorisées).

¹ À cause des contraintes budgétaires, l'enquête du camionnage pour compte propre de 1989 était restreinte aux transporteurs ayant des dépenses d'exploitation de \$500,000 ou plus par année qui effectuaient principalement le transport interurbain de leurs propres marchandises.

² Les chauffeurs contractants ne sont pas inclus à titre d'employés de l'entreprise. Donc, les statistiques sur l'emploi sous-estime les paramètres réels, surtout dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. Des renseignements additionnels sur les chauffeurs contractants se trouvent au chapitre 2 (figure 2.12) et dans l'étude spéciale au chapitre 7.

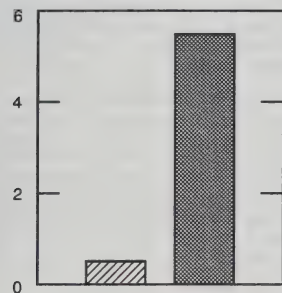
Figure 1.1

Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1989

Principales statistiques de l'industrie du camionnage au Canada, 1989

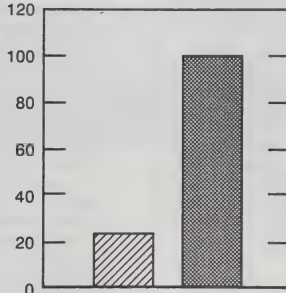
**Number of reporting units
Nombre d'unités déclarantes**

Thousands / Milliers



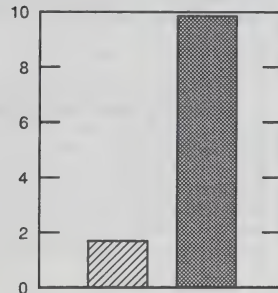
**Number of employees
Nombre d'employés**

Thousands / Milliers



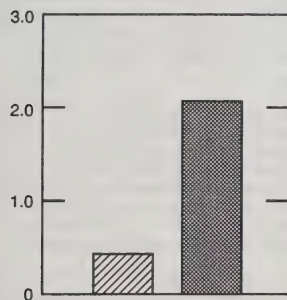
**Operating expenses
Frais d'exploitation**

Billions \$ / Milliards de \$



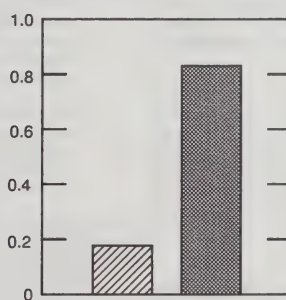
**Fuel consumed
Carburant consommé**

Billions of litres / Milliards de litres



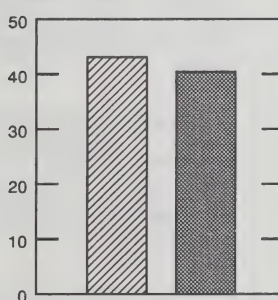
**Fuel cost
Dépenses de carburant**

Billions \$ / Milliards de \$



**Fuel cost per litre
Coût du carburant par litre**

Cents / Sous



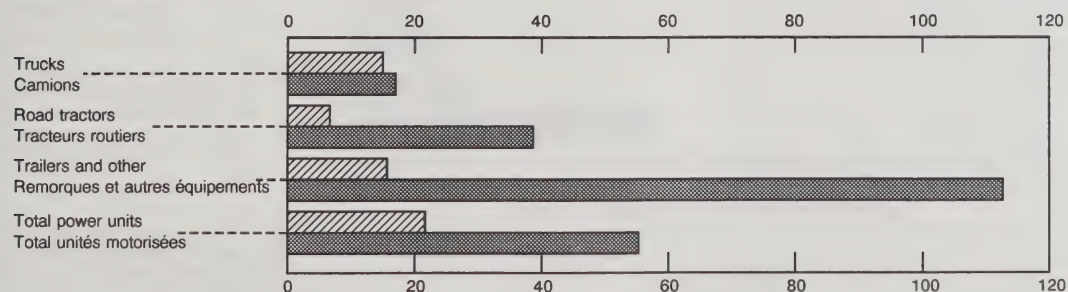
Private
Compte propre

For-hire
Compte d'autrui

Equipment operated (owned and leased)

Matériel en service (possédés et loués)

Number / Nombre '000



There were some differences between private and for-hire trucking in 1989. Private carriers report only those expenses which are directly related to the trucking operation, and may exclude certain head office expenses and other general expenses. For-hire carriers include all expenses pertaining to the for-hire motor carrier of freight operations. With the exception of "other expenses", cost variables are considered directly comparable between the for-hire and private sectors.

Figure 1.2 presents principal statistics, in terms of operating expenses, of the for-hire and private sectors. The number of reporting units in the for-hire sector decreased by 6% from 5,867 in 1988 to 5,486 in 1989. However, operating expenses of for-hire carriers increased by 7% in 1989 to \$9.9 billion, compared to \$9.2 billion in 1988. Since the scope of the private trucking survey was not comparable between 1988 and 1989, a year-to-year comparison was not performed (refer to note on page 10).

The major difference in the structure of both sectors can be noted in examining the operating expenses:

- The private sector carriers devoted a higher proportion of the operating expenses to the compensation of drivers. Salaries and wages of drivers accounted for 39% of private sector expenses, compared to 16% for for-hire carriers. **Remuneration of owner/operators is not included in these figures.**
- In 1989, for-hire carriers allocated 9% of total operating expenses to compensation of "other" employees (e.g., administrative employees), compared to 6% for private truckers. This, however, is not surprising, since private trucking firms exclude headquarters employees who are not directly associated with the trucking operation and employ fewer terminal and platform employees.
- Private truckers spent less on owner-operators than the for-hire sector. In 1989, more than 6% of total private trucking expenses were for owner operators, compared to 23% within the for-hire sector.

En 1989, il y subsistait quelques différences entre les transporteurs pour compte propre et les transporteurs pour compte d'autrui. Les transporteurs pour compte propre ne déclarent que les dépenses directement associées aux activités de camionnage et peuvent donc exclure certaines dépenses du siège social et d'autres dépenses générales. Les transporteurs pour compte d'autrui incluent toutes les dépenses liées aux activités du transport routier de marchandises pour compte d'autrui. À l'exception de la rubrique "autres dépenses", les variables de coûts sont jugées directement comparables entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre.

La figure 1.2 présente les statistiques principales des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre, en ce qui concerne les dépenses d'exploitation. Le nombre d'unités déclarantes du secteur pour compte d'autrui a diminué de 6%, passant de 5,867 en 1988 à 5,486 en 1989. Néanmoins, les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 7% pour se chiffrer à \$9.9 milliards en 1989 (comparé à \$9.2 milliards en 1988). Vu que la couverture de l'enquête sur le camionnage pour compte propre n'était pas comparable entre 1988 et 1989, l'analyse ci-haut n'était pas appliquée aux données pour compte propre (voir la note à la page 10).

La principale différence dans la structure des deux secteurs est mise en lumière par un examen des dépenses d'exploitation:

- Le secteur pour compte propre a consacré une plus forte proportion des dépenses d'exploitation à la rémunération des chauffeurs. Les traitements et salaires des chauffeurs a représenté 39% des dépenses de ce secteur, comparé à 16% pour le secteur pour compte d'autrui. **La rémunération des chauffeurs contractants n'est pas comprise dans ces chiffres.**
- En 1989, les transporteurs pour compte d'autrui ont alloué 9% des dépenses d'exploitation à la rémunération des "autres" employés (e.g., les employés d'administration), comparé à 6% pour le secteur pour compte propre. Cela n'est pas toutefois surprenant, car les entreprises du camionnage pour compte propre n'incluent pas les employés du siège social qui ne participent pas directement aux activités du camionnage, et ne comptent pas autant d'employés de terminus et de plate-forme.
- Les dépenses d'exploitation consacrées aux chauffeurs contractants étaient plus faibles chez les entreprises de camionnage pour compte propre que chez celles du secteur pour compte d'autrui. Plus de 6% des dépenses totales des entreprises de camionnage pour compte propre allaient aux chauffeurs contractants en 1989, alors que la proportion correspondante dans le secteur pour compte d'autrui était de 23%.

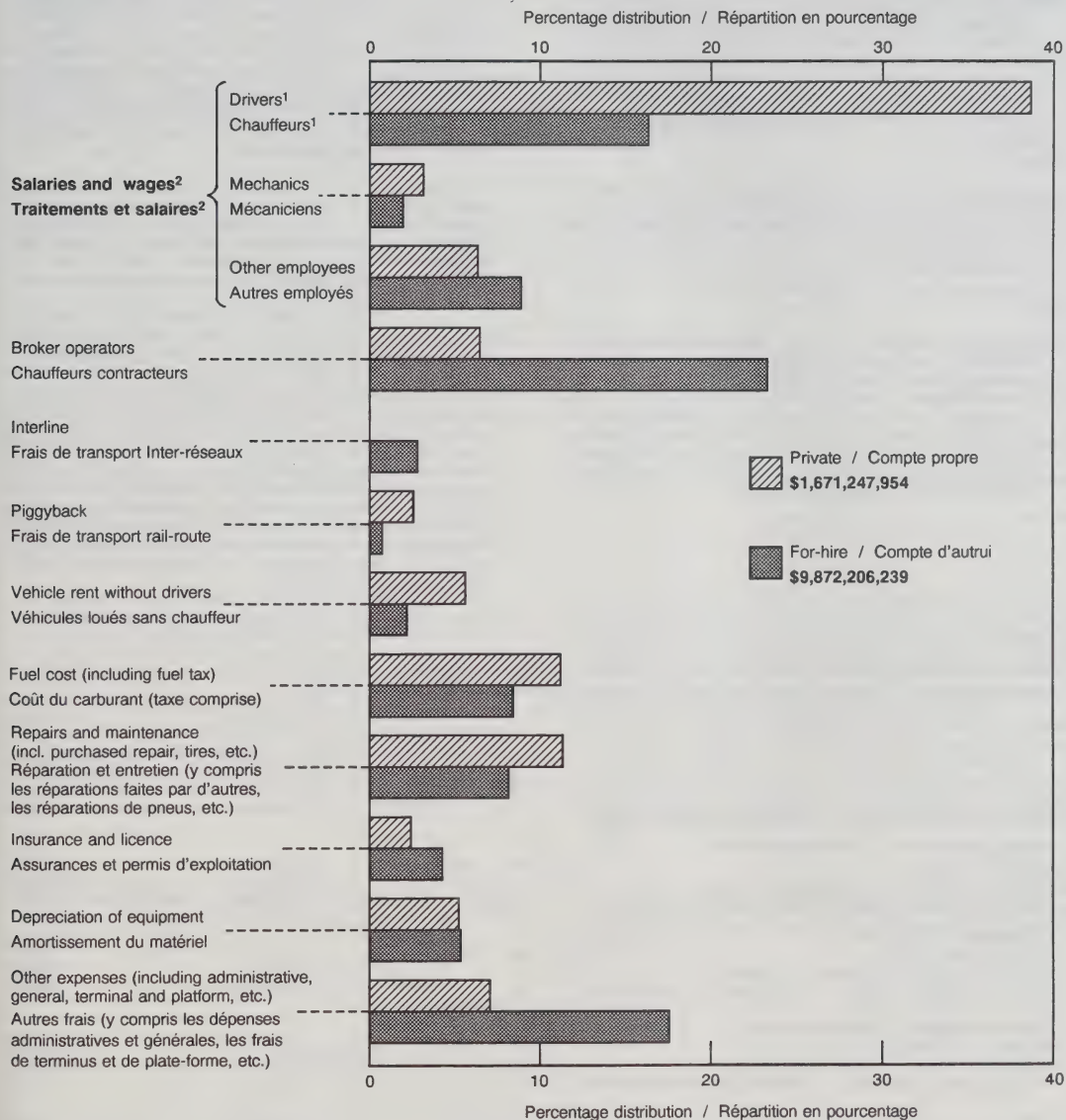
Figure 1.2

Operating Expenses of the Canadian Trucking Industry, 1989

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage, 1989

Total operating expenses:

Total, frais d'exploitation:



¹ Includes supervisors and helpers. / Y compris les surveillants et les aides.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. / Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 1.3 provides the distribution of total employees by category for the for-hire and private sectors. In 1989, employees of for-hire carriers earned, on average, 10% less than those employed by private trucking firms.

- In 1989, private truckers employed an average of 35 drivers and helpers, compared to 11 such employees per firm in the for-hire sector. **The use of owner/operator services by the for-hire sector results in a lower number of drivers reported.** Drivers and helpers accounted for the majority of employees in both types of trucking, representing 59% of the for-hire trucking work force and 79% of employment in the private sector.
- There were an average of 18 employees per firm in for-hire trucking, compared to 44 employees per reporting unit in private trucking. **It should be noted that the coverage of the 1989 private trucking survey was limited to larger companies** (please refer to the note on page 10 regarding coverage of the 1989 private trucking survey).
- In absolute terms, there were more mechanics reported by for-hire carriers than private truckers in 1989. **However, the average private fleet size was larger (40 power units vs 10 in for-hire). This too was a function of the 1989 coverage.** There was an average of 1 mechanic per for-hire reporting unit, compared to 3 mechanics to an average private trucking operation. By comparison, there were, on average, 15 power units per mechanic in private trucking, and 8 power units per mechanic in the for-hire sector.

La figure 1.3 indique, par catégorie, le nombre total d'employés des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. En 1989, la rémunération moyenne des employés dans le secteur pour compte d'autrui était de 10% inférieure à celle du secteur pour compte propre.

- En 1989, les transporteurs pour compte propre employaient, en moyenne, 35 chauffeurs et aides, comparé à 11 tels employés par entreprise dans le secteur pour compte d'autrui. **A cause de l'emploi des chauffeurs contractants dans le secteur pour compte d'autrui, le nombre de chauffeurs est inférieur, par rapport au secteur pour compte propre.** Les chauffeurs et les aides constituaient la majorité des employés dans les deux secteurs, représentant 59% de l'effectif pour compte d'autrui et 79% de l'effectif pour compte propre.
- Il y avait, en moyenne, 18 employés par entreprise dans le secteur pour compte d'autrui, et 44 employés par entreprise pour compte propre. **Il faut répéter que la couverture de l'enquête sur le camionnage pour compte propre était limitée aux plus grands transporteurs en 1989** (veuillez voir la note à la page 10, au sujet de la couverture en 1989 de l'enquête pour compte propre).
- En terme absolu, il y avait plus de mécaniciens employés par les transporteurs pour compte d'autrui que par ceux du secteur pour compte propre en 1989. **Il faut mentionner que la flotte moyenne pour compte propre était plus grande que celle du secteur pour compte d'autrui (40 unités motorisées contre 10 dans le secteur pour compte d'autrui). Ceci était aussi un résultat de la couverture en 1989 des transporteurs pour compte propre.** Il y avait en moyenne 1 mécanicien pour chaque unité pour compte d'autrui déclarante, comparé à 3 mécaniciens dans chaque opération du camionnage pour compte propre. Par contre, il y avait, en moyenne, 15 unités motorisées pour chaque mécanicien dans le secteur pour compte propre, et 8 unités motorisées pour chaque mécanicien dans le secteur pour compte d'autrui.

Figure 1.3

Employment Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1989 Statistiques de l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1989

		For-hire ¹ Compte d'autrui ¹	Private Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes		5,486	521
Drivers and helpers – Chauffeurs et aides			
Number – Nombre	No. – nbre	58,270	18,053
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	1,870,388,586	646,275,168
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	32,099	35,799
Mechanics – Mécaniciens			
Number – Nombre	No. – nbre	6,702	1,474
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	221,771,712	53,731,398
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	33,090	36,453
Other employees – Autres employés			
Number – Nombre	No. – nbre	33,217	3,335
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	1,047,857,622	106,566,602
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	31,545	31,954
Total			
Number – Nombre	No. – nbre	98,189	22,862
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	3,140,017,920	806,573,168
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	31,979	35,280

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

POWER UNITS

Based on Figure 1.4, the following observations are made:

- Private trucking firms operate mainly straight trucks, which made up 69% of total private power units in 1989. Road tractors were predominant in for-hire trucking, accounting for 79% of for-hire power units.

Figure 1.4

Power Units Operated (owned and leased) and Distance Travelled, 1989 Unités motorisées en service (possédées et louées) et distance parcourue, 1989

		For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes		5,486	521
Number of straight trucks – Nombre de camions		16,872	14,983
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	622 748 873	461 580 501
Average distance per straight truck – Distance moyenne par camion	km	36 910	30 821
Number of road tractors – Nombre de tracteurs routiers		38,532	6,619
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	3 357 161 944	550 716 966
Average distance per road tractor – Distance moyenne par camion	km	87 127	82 964

- A straight truck in the private sector covered an average of 123 kilometres a day, compared to 148 kilometres travelled by a driver in the for-hire sector operating the same type of vehicle (assuming 250 working days per year). This indicates that local service was more common among private truckers.

- The average distance travelled by straight trucks increased by 1% for for-hire carriers and 9% for private companies in 1989. Average distance travelled by road tractors decreased by 3% in the for-hire sector, while private truckers increased the distance travelled in road tractors by 29% in 1989.¹

¹ Equipment operated by owner-operators is not included in these figures. This particularly affects the for-hire trucking sector, which makes extensive use of owner-operators.

UNITÉS MOTORISÉES

Les observations qui suivent s'appuient sur un examen de la figure 1.4.

- Les transporteurs pour compte propre utilisent surtout des camions, qui constituaient 69% de leur parc total d'unités motorisées en 1989. Chez les transporteurs pour compte d'autrui, les tracteurs routiers dominaient, avec 79% des unités motorisées pour compte d'autrui.

- Un camion dans le secteur pour compte propre a parcouru, en moyenne, 123 kilomètres par jour, comparé à 148 kilomètres pour un camion dans le secteur pour compte d'autrui (prenant 250 jours ouvrables par année). Cela signifie que le service local est une pratique plus répandue chez les transporteurs pour compte propre.

- En 1989, la distance moyenne parcourue par camion a augmenté de 1% dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, et de 9% dans le secteur du camionnage pour compte propre. La distance parcourue par tracteur routier a diminué de 3% dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui, mais dans le cas des transporteurs pour compte propre, elle a augmenté de 29% en 1989¹.

¹ Le matériel productif en service des chauffeurs contractants n'est pas inclus dans ces données. Ceci affecte le secteur du camionnage pour compte d'autrui, qui utilise intensément les chauffeurs contractants.

TRUCKING INDUSTRY BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

The province or territory of domicile refers to the physical location of the reporting unit, and not necessarily the area where the trucking activity of the reporting unit takes place.

Figure 1.5 presents the distribution of trucking activity, based on the number of reports received, and the operating expenses reported by province or territory of domicile. The largest proportion of for-hire carriers reporting in 1989 were domiciled in Quebec (28%) and Ontario (25%). However, carriers based in Ontario accounted for 43% of operating expenses, and those in Quebec for only 17%. This indicates that the average trucking operation in based in Quebec is smaller than its Ontario counterpart.

Alberta accounted for 15% of for-hire carriers reporting in 1989, while British Columbia had 17%. In terms of operating expenses, Alberta carriers had a share of 13% and British Columbia represented another 11%.

Nearly three-quarters (73%) of all private truckers reporting in 1989 were domiciled in either Ontario or Quebec. They accounted for 69% of all operating expenses reported for private trucking in 1989. Alberta and British Columbia jointly accounted for 13% of the carriers, and 23% of total operating expenses.

This information indicates that Canadian for-hire and private trucking, in terms of number of firms and operating expenses, is predominantly located in these four provinces: Quebec; Ontario; Alberta and British Columbia.

LE SECTEUR DU CAMIONNAGE SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

La province ou le territoire de domicile correspond à l'emplacement physique de l'unité déclarante et non nécessairement à la région où celle-ci effectue ses activités de camionnage.

La figure 1.5 présente la distribution de l'activité du camionnage, selon le nombre de rapports reçus, et les dépenses d'exploitation par province ou territoire de domicile. Le Québec et l'Ontario ont compté pour la plus grande proportion de réponses (28% et 25%, respectivement), mais les transporteurs établis en Ontario ont représenté 43% des dépenses d'exploitation, et ceux du Québec ont compté pour seulement 17%. Cela signifie que la taille moyenne d'une opération du camionnage à Québec est plus petite qu'une entreprise semblable en Ontario.

En 1989, il y avait 15% des unités déclarantes établies en Alberta, tandis que la Colombie-Britannique comptait pour 17%. Au niveau des dépenses d'exploitation, la part des transporteurs d'Alberta était de 13%, et celle des transporteurs de la Colombie-Britannique était de 11%.

Près des trois-quarts (73%) des transporteurs pour compte propre déclarants étaient établis en Ontario et au Québec en 1989. Ces entreprises représentaient 69% des dépenses d'exploitation pour compte propre. L'ensemble des transporteurs déclarants établis en Alberta et en Colombie-Britannique comptaient pour 13% des unités déclarantes, et 23% des dépenses d'exploitation.

Les données sur le nombre de transporteurs et les dépenses d'exploitation montrent que les secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre sont prépondérants dans quatre provinces, soit le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Figure 1.5

The Canadian Trucking Industry Operating Expenses and Number of Firms by Province or Territory of Domicile, 1989

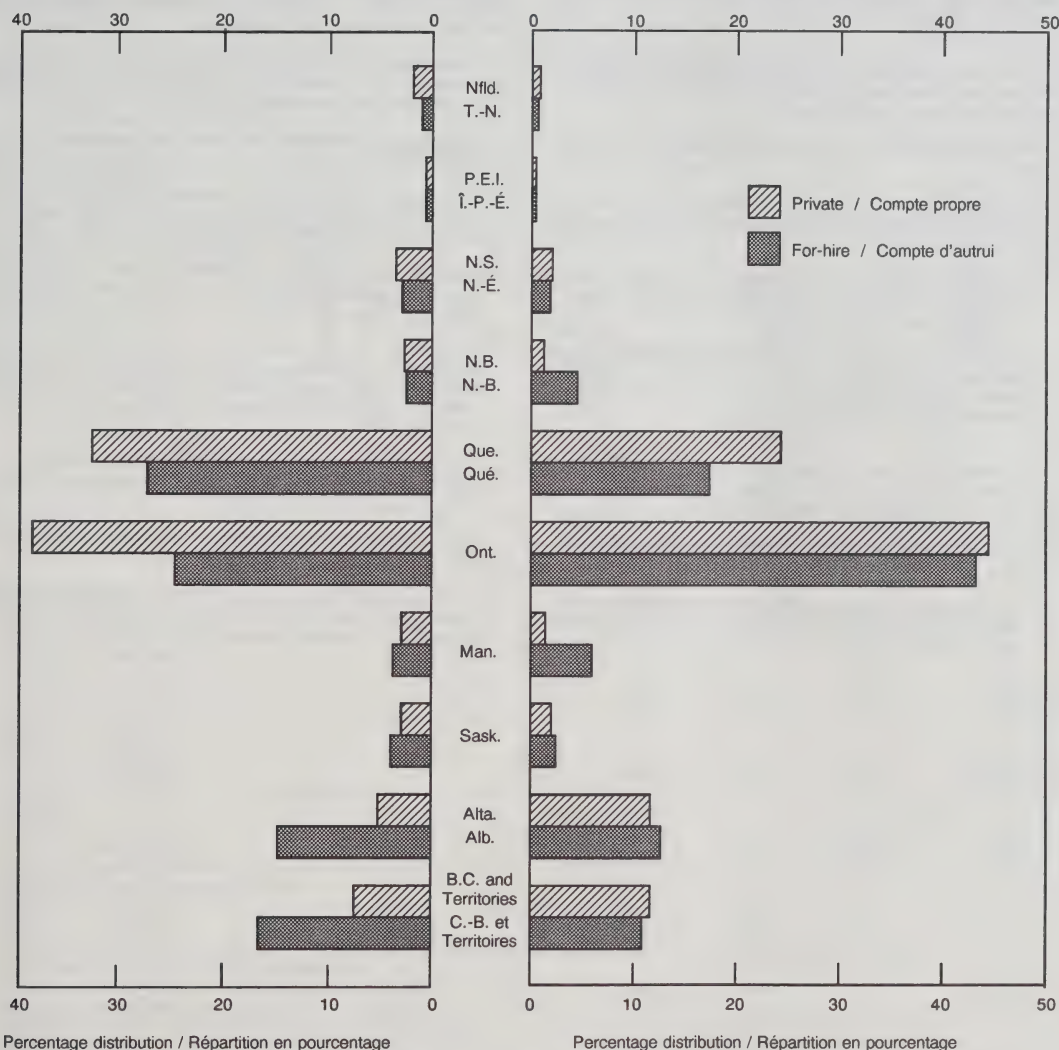
Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage et nombre d'entreprises selon la province ou le territoire de domicile, 1989

Number of firms
Nombre d'entreprises

Operating expenses
Frais d'exploitation

Percentage distribution / Répartition en pourcentage

Percentage distribution / Répartition en pourcentage



INDUSTRY ACTIVITY

TONNES TRANSPORTED

This section of Chapter 1 deals with the intercity movements of commodities by the for-hire trucking industry using the results of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey. Detailed results are presented in Chapters 4 and 5.

Figure 1.6 presents a distribution of tonnage by region of origin or destination transported by the for-hire operators. **Readers should note that** due to the limitations of the 1989 private trucking survey, origin and destination data are not available for the private carriers as in previous years.

The for-hire trucking data presented here exclude class III carriers, i.e., those earning between \$100,000 and \$500,000 annually from intercity movements.

The following observations are based on class I and II carriers only:

- The tonnage carried by for-hire trucking firms decreased in 1989 by 8.3% from 177.1 million tonnes in 1988 to 162.5 million tonnes in 1989.
- In terms of region of origin or destination, all regions showed decreases in the tonnage carried in 1989 compared to 1988.
- The tonnage originating in the region of British Columbia, the Northwest Territories and Yukon was 12.4% less than in 1988. In 1989, this region recorded 19.1 million tonnes compared to 21.8 million tonnes in 1988.
- Likewise, as a region of destination, British Columbia, the Northwest Territories and Yukon showed a decrease of 11.8% in the tonnage transported compared to 1988.

The intraregional movements of commodities decreased for all regions.

- The decrease in tonnage registered in the intraregional traffic for Ontario overshadowed the increases in tonnages destined to Ontario from all regions.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

TONNES TRANSPORTÉES

Cette partie du chapitre 1 présente les statistiques concernant les mouvements interurbains de marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. On a utilisé les résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Voir Chapitres 4 et 5 pour les résultats plus détaillés.

La figure 1.6 présente la répartition, selon la région d'origine ou la destination, du tonnage transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. **Avis aux lecteurs:** À cause des contraintes sur l'enquête sur le camionnage pour compte propre de 1989, les données sur l'origine et la destination des expéditions ne sont pas disponibles comme auparavant.

Ces données sur le camionnage pour compte d'autrui excluent les transporteurs de la catégorie III qui génèrent de 100 000 \$ à 500 000 \$ par année des mouvements interurbains.

Les observations suivantes sont fondées sur les transporteurs des catégories I et II seulement:

- Le tonnage transporté par les transporteurs routiers pour compte d'autrui a diminué en 1989, passant de 177,1 millions de tonnes en 1988 à 162,5 millions de tonnes en 1989.
- Selon la région d'origine ou destination, toutes les régions ont montré des baisses du tonnage transporté en 1989 par rapport à 1988.
- Le tonnage en provenance de la région de la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon a diminué de 12,4 % par rapport à 1988. En 1989, cette région a enregistré 19,1 millions de tonnes par rapport à 21,8 millions de tonnes en 1988.
- Comme destination, la région de la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon a enregistré une baisse de 11,8 % comparativement à 1988.

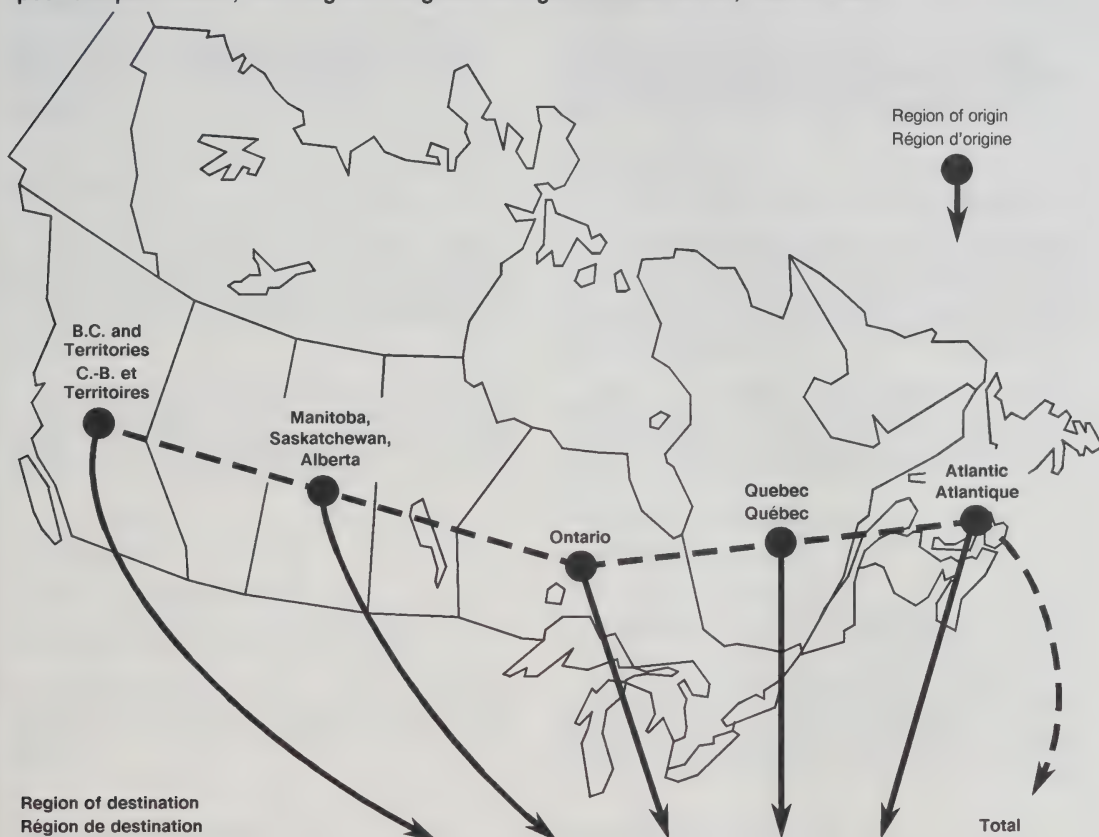
Les mouvements intrarégionaux ont diminué pour toutes les régions.

- La diminution du tonnage enregistré dans le trafic intrarégional en Ontario a dépassé les augmentations du tonnage enregistré en provenance de toutes les régions destiné à l'Ontario.

Figure 1.6

Estimated Tonnes Transported Domestically by the Canadian For-Hire Trucking Industry From Region of Origin to Region of Destination, 1988 and 1989

Nombre estimatif de tonnes intérieures transportées par les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui, de la région d'origine à la région de destination, 1988 et 1989



Region of destination
Région de destination

Atlantic – Atlantique

Tonnes: 1989 ('000)
Tonnes: 1988 ('000)

21 28 850 1 164 10 689 12 752
8 49 747 1 430 11 489 13 723

Quebec – Québec

Tonnes: 1989 ('000)
Tonnes: 1988 ('000)

77 253 5 242 19 815 718 26 105
77 269 5 093 22 197 603 28 239

Ontario

Tonnes: 1989 ('000)
Tonnes: 1988 ('000)

225 1 042 68 902 4 538 559 75 266
216 1 135 74 929 4 693 549 81 522

Manitoba, Saskatchewan, Alberta

Tonnes: 1989 ('000)
Tonnes: 1988 ('000)

2 721 25 108 1 148 245 45 29 267
2 680 27 792 1 043 239 24 31 778

B.C. and Territories – C.-B. et Territoires

Tonnes: 1989 ('000)
Tonnes: 1988 ('000)

15 961 2 676 326 103 5 19 071
18 567 2 869 297 97 10 21 840

Total

Tonnes: 1989 ('000)
Tonnes: 1988 ('000)

19 005 29 107 76 468 25 865 12 016 162 461
21 548 32 114 82 109 28 656 12 675 177 102

CHAPTER 2

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

INTRODUCTION

The source of the data presented in this section is a census of Canadian-domiciled for-hire carriers of freight and household goods earning gross operating revenues of at least \$250,000 in 1988, and a sample of those with revenues between \$100,000 and \$250,000 in 1988. A census is taken of births to the industry.

The objective of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey is to obtain information on the size, structure, and economic performance of the for-hire trucking industry. It is important to note that the following are excluded from the tabulations presented in this section:

- private carriers;
- owner operators;
- courier and messenger services; and
- motor carriers domiciled in the United States that cannot provide separate statistics for their Canadian operations.

A complete description of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, including data quality, exclusions from the survey and limitations, is provided in the **Methods, Data Quality and Limitations** section of this publication.

SUMMARY OF FINDINGS

- The 1989 total operating revenues of \$10,224 million represents a 6.5% increase over the \$9,612 million total recorded in 1988.
- The average operating revenue for a class 1 carrier (revenues of \$2 million and over) was \$10.0 million in 1989, slightly lower than the \$10.1 million in 1988. The average operating revenue per class 2 carrier (revenues from \$500,000 to \$1,999,999) was unchanged at \$1.1 million. The average revenue class 3 carrier (\$100,000 to \$499,999) earned operating revenues of \$274,000 in 1989, compared to \$257,000 in 1988.
- Operating expenses in 1989 were \$9,879 million, a 7.2% increase from 1988. Therefore, the operating ratio deteriorated from 0.958 in 1988 to 0.965 in 1989.
- The 5,486 carriers reporting in 1989 had assets totalling \$5.6 billion, based on original cost. In 1988, 5,867 carriers had assets of \$5.3 billion.

CHAPITRE 2

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

INTRODUCTION

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$250,000 en 1988, et d'un échantillon de ceux qui ont touché des recettes variant entre \$100,000 et \$250,000 en 1987. Les créations d'entreprises sont également dénombrées.

L'objectif de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les entreprises suivantes ont été exclues des totalisations de la présente section:

- les transporteurs pour compte propre;
- les chauffeurs contractants;
- les services de messageries;
- les transporteurs routiers domiciliés aux États-Unis qui ne peuvent pas fournir de statistiques distinctes sur leurs activités au Canada.

Pour obtenir une description complète de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, y compris des renseignements sur les entreprises exclues de l'enquête, sur la qualité et les limites des données, se reporter à la section **Méthodes, qualité et les limites des données** de la présente publication.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

- Les recettes totales d'exploitation en 1989 ont totalisé \$10,224 millions, ce qui représente une augmentation de 6,5 % par rapport aux recettes de \$9,612 millions enregistrées en 1988.
- Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur de catégorie 1 (recettes de \$2 millions et plus) se sont chiffrées à \$10,0 millions en 1989 ce qui représente une réduction minimale par rapport à la moyenne de 1988 (\$10,1 millions). Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur de catégorie 2 (recettes allant de \$500,000 à \$1,999,999) sont demeurées inchangées à \$1,1 millions. Le transporteur de catégorie 3 (\$100,000-\$499,999) a généré des recettes moyennes de \$274,000 en 1989 par rapport à \$257,000 en 1988.
- Parallèlement aux recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 7,2 % à 9,879 millions de dollars, ce qui a amené une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de 0,958 en 1988 à 0,965 en 1989.
- En 1989, les 5 486 transporteurs déclarants disposaient d'un actif de \$5,6 milliards établi à partir de la valeur d'origine.

- Employment in the industry increased from 97,998 in 1988 to 98,189 in 1989. The average compensation per employee in 1989 was \$31,979, which was up 5.2% from the \$30,397 in 1988. Payments to owner operators as a proportion of total expenses also increased, from 22.9% in 1988 to 23.3% in 1989.
- The total number of revenue vehicles operated increased 1.4% from 165,739 in 1988 to 168,009 in 1989.
- Average fuel consumption decreased slightly, from 52.2 litres per 100 kilometres in 1988 to 52.0 litres per 100 kilometres in 1989.
- Of the 5,486 carriers reporting, 28.9% were mainly engaged in transporting general freight (earning 47.4% of total revenue), 21.1% in transporting forest products (earning 7.6% of total revenue), 29.1% in transporting bulk liquids, dump products, and household goods (earning 18.0% of total revenue), and the remaining 20.9% carried other commodities (earning 27.0% of total revenue).
- The operating ratio of the carriers transporting dump products was the best, at 0.934. The general freight carriers experienced the highest ratio, at 0.974.
- In 1989, 765 carriers reported revenues of \$2 million or more, compared to 691 in 1988. These carriers generated 74.6% of the industry's gross operating revenues and operated 75.4% of the total revenue equipment.
- Carriers domiciled in the provinces of Quebec and Ontario accounted for 53.2% of the Canada total in terms of numbers, and accounted for 60.6% of operating revenues, 63.4% of equipment operated, and 62.9% of employment.
- A major portion (73.1%) of the carriers were involved in the intercity movement of freight. They earned 87.5% of the total industry revenues.
- Though only 32.5% of carriers were involved in interprovincial freight transport, they accounted for 68.5% of the total operating revenues.
- The number of carriers engaged in international movements decreased from 1,305 in 1988 to 1,135 in 1989. These carriers reported total operating revenues of \$5.9 billion with \$1.7 billion attributable to international movements. Almost 65% of the international carriers were domiciled in Quebec and Ontario. The total operating revenue was 15.9% higher in 1989 than in 1988 of which 6.25% was attributable to international movements.
- Le nombre d'employés du secteur a augmenté pour passer de 97,998 en 1988 à 98,189 en 1989. La rémunération moyenne par employé en 1989 a été de \$31,979, en hausse de 5,2 % par rapport à l'année précédente. La rémunération des chauffeurs contractants, en pourcentage des dépenses totales, a également augmenté, passant de 22,9 % en 1988 à 23,3 % en 1989.
- L'utilisation du matériel productif a augmenté par 1,4 % pour passer de 165,739 en 1988 à 168,009 en 1989.
- Une légère diminution dans la consommation moyenne de carburant a été observée. Le niveau en 1989 était de 52,0 litres par 100 kilomètres comparé à 52,2 litres par kilomètres en 1988.
- Sur les 5,486 transporteurs déclarants, 28,9 % transportaient principalement du fret ordinaire (générant 47,4 % des recettes totales), 21,1 % des produits forestiers (générant 7,6 % des recettes totales), 29,1 % des liquides en vrac, des articles ménagers et des marchandises transportées par camions à benne (générant 18,0 % des recettes totales), et 20,9 % d'autres marchandises (générant 27,0 % des recettes totales).
- Ce sont les transporteurs de marchandises transportées par camions à benne qui ont enregistré le meilleur ratio d'exploitation à 0,934. Les transporteurs de fret ordinaire ont enregistré le ratio le plus élevé (0,974).
- En 1989, 765 transporteurs ont déclaré des recettes de \$2 millions ou plus par rapports à 691 transporteurs en 1988. Ces entreprises ont généré 74,6 % des recettes brutes d'exploitation du secteur et ont exploité 75,4 % du matériel productif de l'ensemble des entreprises.
- Les transporteurs domiciliés au Québec et en Ontario comptaient pour 53,2 % de l'ensemble du secteur, 60,6 % des recettes d'exploitation, 63,4 % du matériel productif et 62,9 % de l'effectif.
- Les entreprises qui transportent des marchandises sur des parcours interurbains représente une proportion importante des transporteurs (73,1 %). Ils ont touché 87,5 % des recettes totales du secteur.
- Bien que 32,5 % seulement des transporteurs ont enregistré des mouvements interprovinciaux, ils ont représenté 68,5 % des recettes totales d'exploitation.
- Le nombre de transporteurs effectuant des trajets internationaux a diminué, passant de 1305 en 1988 à 1135 en 1989. Ces transporteurs ont déclaré des recettes totales d'exploitation de \$5,9 milliards, \$1,7 milliards de ce montant étant imputable aux mouvements internationaux. Près de 65 % des transporteurs internationaux étaient domiciliés au Québec et en Ontario. Bien que les recettes totales d'exploitation n'étaient que de 15,9 % supérieur en 1989 par rapport à 1988, la portion attribuable aux mouvements internationaux a augmenté de 6,25 %.

REVENUES AND EXPENSES

In 1989, 5,486 for-hire trucking carriers reported total operating revenues of \$10.2 billion, and total operating expenses of \$9.9 billion (see Figure 2.1). The number of reporting carriers decreased from the 1988 total of 5,867. Despite the drop in the number of carriers, operating revenues increased 6.5% from 1988, and operating expenses increased 7.2% over the same period. The net income was \$354.6 million, which was a decrease from the 1988 total of \$399 million. The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) continued its deterioration, and was 0.965 in 1989, from 0.958 in 1988, 0.956 in 1987, and 0.951 in 1986. The average revenue earned per carrier was \$1.9 million, while the average operating expenses were \$1.8 million.

Figure 2.1

For-hire Trucking: A Comparison for the years 1988 and 1989

Le camionnage pour compte d'autrui, une comparaison des années 1988 et 1989

		Revenues \$2,000,000 and over		Revenues \$500,000- 1,999,999		Revenues \$100,000- 499,999		Total ¹	
		Recettes \$2,000,000 et plus		Recettes \$500,000- 1,999,999		Recettes \$100,000- 499,999			
		1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	691	765	1,531	1,614	3,645	3,107	5,867	5,486
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000,000	6,992	7,629	1,684	1,746	936	850	9,612	10,224
Equipment operated – Matériel productif utilisé:									
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	7,596	7,446	4,927	4,918	5,204	4,508	17,727	16,872
Road tractors – Tracteurs routiers	" "	24,757	26,281	7,989	8,205	4,561	4,046	37,307	38,532
Semi-trailers – Semi- remorques	" "	80,681	85,104	13,880	12,699	4,269	3,156	98,830	100,959
Full trailers – Remorques	" "	2,044	1,785	1,147	1,772	1,252	1,171	4,443	4,728
Other equipment – Autre matériel productif	" "	6,262	5,997	951	778	219	143	7,432	6,918
Equipment – Total – Matériel productif	" "	121,340	126,613	28,894	28,372	15,505	13,024	165,739	168,009

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

The increase in operating expenses can be explained mainly by an increase in transportation expenses. Transportation expenses rose from \$5.9 billion in 1988 to \$6.3 billion in 1989. The rise in transportation expenses was mainly due to higher payments to owner operators, which increased 9.1% from \$2.1 billion in 1988 to \$2.3 billion in 1989. Another large jump from 1988 was in the salaries and wages of drivers and helpers, which rose 7.0% from \$1.5 billion in 1988 to \$1.6 billion in 1989.

RECETTES ET DÉPENSES

En 1989, 5,486 transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes d'exploitation totales de \$10,2 milliards et des dépenses d'exploitation totales de \$9,9 milliards (voir figure 2.1). Le nombre de transporteurs déclarants a diminué par rapport au nombre total de 5,867 enregistré en 1988. Malgré cette diminution du nombre de transporteurs, les recettes d'exploitation ont progressé de 6,5 % par rapport à 1988 et les dépenses d'exploitation, de 7,2 % au cours de la même période. Les recettes nettes se sont chiffrées à \$354.6 millions, en baisse par rapport à 1988 (\$399 millions). Le ratio d'exploitation (obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation) a continué de se détériorer; il s'est établi à 0,965 en 1989, 0,958 en 1988, 0,956 en 1987 et 0,951 en 1986. Les recettes moyennes générées par transporteur se sont chiffrées à \$1,9 million, et les dépenses moyennes, à \$1,8 million.

L'augmentation des dépenses d'exploitation s'explique surtout par la hausse des dépenses au titre du transport. Ces dernières ont grimpé pour passer de \$5,9 milliards en 1988 à \$6,3 milliards en 1989. La progression des frais de transport est surtout attribuable aux paiements plus élevés versés aux chauffeurs contractants; ces paiements sont passés de \$2,1 milliards en 1988 à \$2,3 milliards en 1989, en hausse de 9,1 %. Les traitements et les salaires des chauffeurs et des aides ont également augmenté de 7,0 % pour passer de \$1,5 milliard en 1988 à \$1,6 milliard en 1989.

Figure 2.2

Revenues and Expenses, For-Hire Trucking

Recettes et dépenses, Camionnage pour compte d'autrui

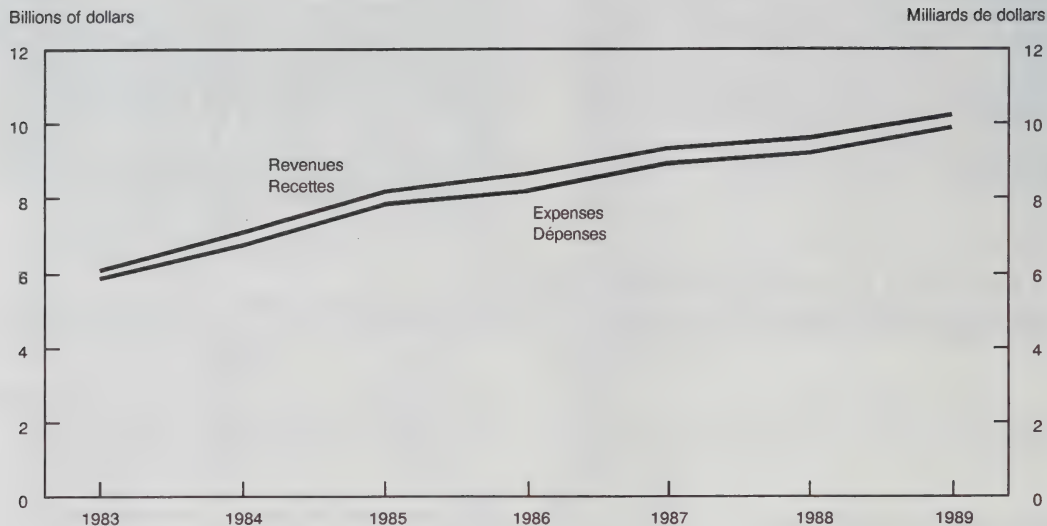
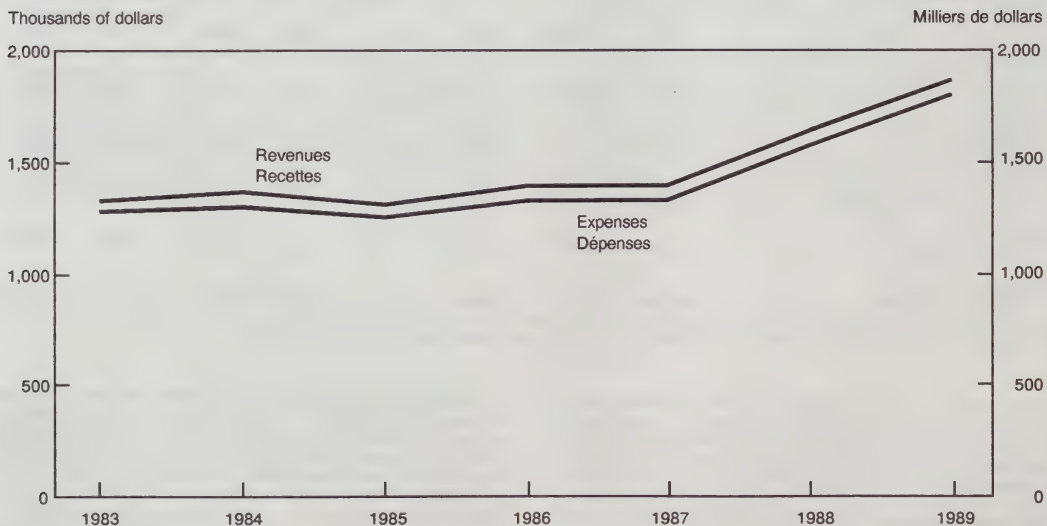


Figure 2.3

Average Revenues and Expenses

Recettes et dépenses moyennes



Source: Figure 2.20

Carriers continued the trend of increasing expenditures on equipment rentals. In 1989, carriers spent \$214 million on equipment rentals, or 3.4% of their total transportation expenses. In 1988, the carriers had spent \$175 million on equipment rentals, or 3.0%.

The net income as a percentage of operating revenues (profit margin) was 3.4% in the Canadian for-hire trucking industry. This was a slight decrease from the 4.2% profit margin in 1988. The lower profit margins were found in the larger companies, as class 1 carriers (with total revenues of \$2.0 million and over) had a profit margin of 2.4% in 1989, compared to 3.2% in 1988. Class 3 carriers (carriers with total operating revenues between \$100,00 and \$500,000) had a profit margin of 8.6%, which was well above the national average, but under the 10.0% of 1988. The only class of carriers to show an improvement in 1989 were the class 2 carriers (carriers with revenues of \$500,000 to \$1,999,999), whose profit margin improved from 4.7% to 5.5%.

Les transporteurs ont continué d'accroître les dépenses au titre de la location de matériel. En 1989, ils ont consacré \$214 millions à la location de matériel ou 3,4 % de leurs dépenses totales au titre du transport. En 1988, les transporteurs ont dépensé \$175 millions pour la location de matériel (3,0 %).

Les recettes nettes en pourcentage des recettes d'exploitation (marge bénéficiaire) se sont établies à 3,4 % pour le secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui, en légère baisse par rapport à la marge bénéficiaire de 4,2 % enregistrée en 1988. Les marges bénéficiaires les plus faibles ont été observées dans les plus grandes entreprises, les transporteurs de catégorie I (qui génèrent des recettes totales de \$2,0 millions et plus) ayant enregistré une marge bénéficiaire de 2,4 % en 1989 par rapport à 3,2 % en 1988. Les transporteurs de catégorie III (qui génèrent des recettes totales variant entre \$100,000 et \$500,000) ont enregistré une marge bénéficiaire de 8,6 %, taux bien supérieur à la moyenne nationale mais inférieur à celui de 10,0 % enregistré en 1988. Les transporteurs de catégorie II (qui génèrent des recettes variant entre \$500,000 et \$1,999,999) ont été les seuls à enregistrer une hausse en 1989, leur marge bénéficiaire passant de 4,7 % à 5,5 %.

Figure 2.4
Transportation Expenses
Frais de transport

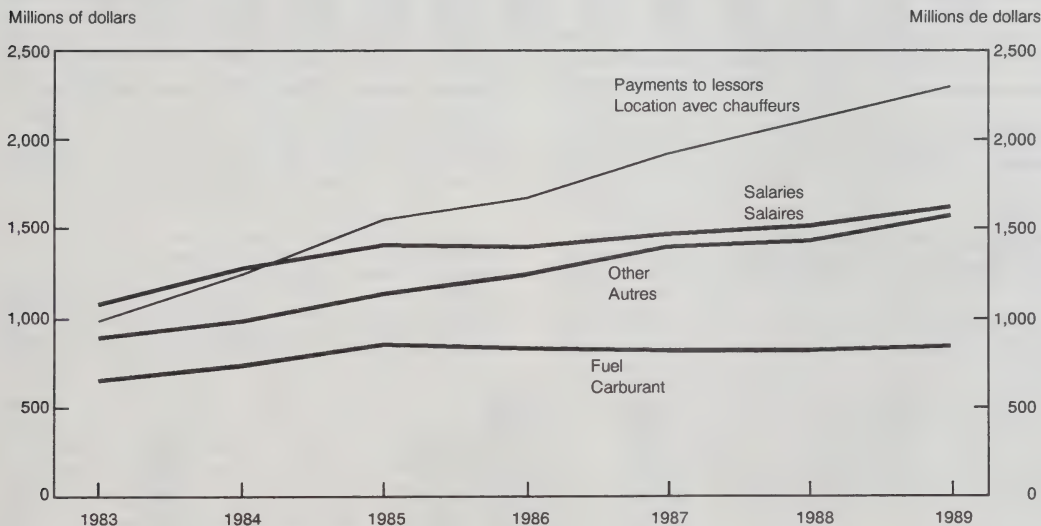
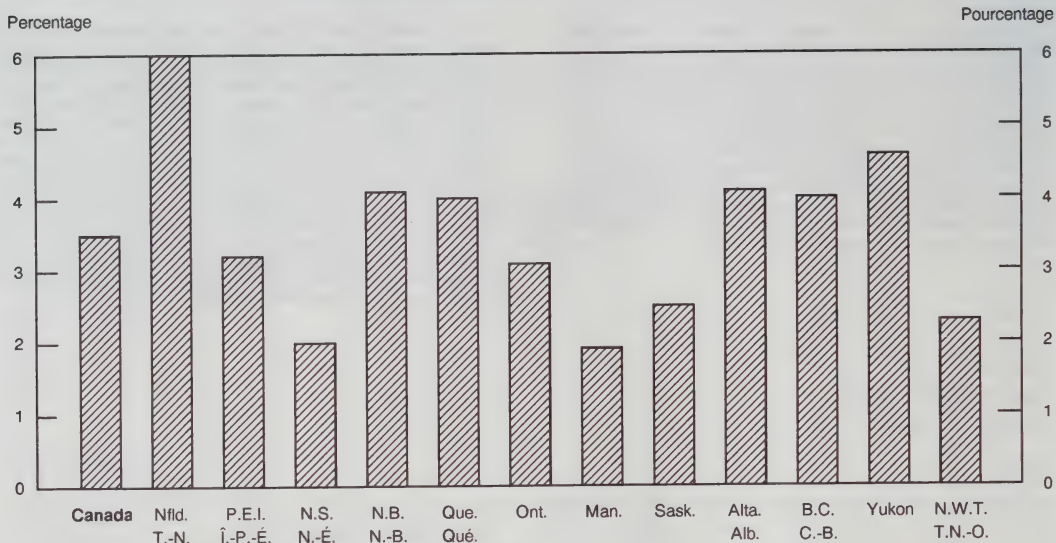


Figure 2.5

Profit Margin, For-hire Trucking, 1989

Marge de Profit, camionnage pour compte d'autrui, 1989

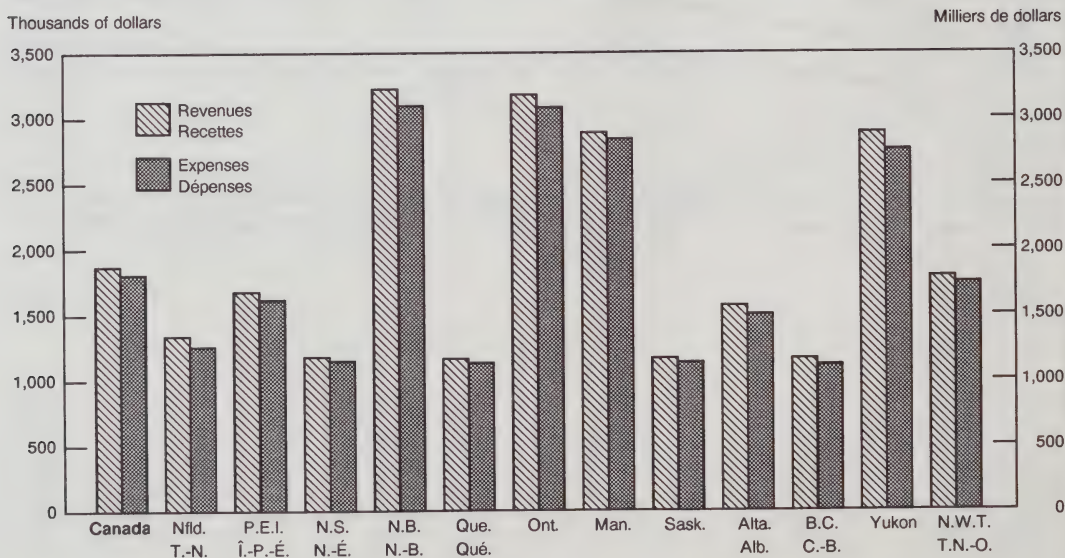


Source: Figure 2.26

Figure 2.6

Average Revenues and Expenses, 1989

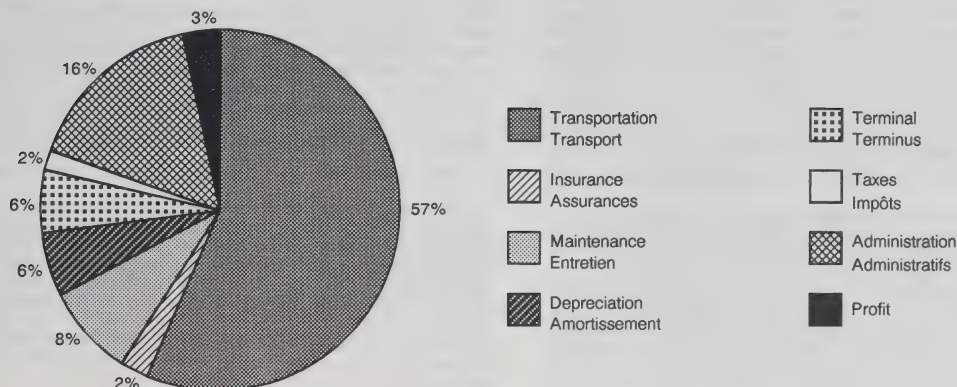
Recettes et dépenses moyennes, 1989



Source: Figure 2.26

Figure 2.7

Distribution of Revenue, 1989 Ventilation des recettes, 1989



Source: Figure 2.26

OWNER OPERATORS

Total payments to owner operators in 1989 continued their increasing trend from previous years. Payments increased to \$2.3 billion in 1989, compared to \$2.1 billion in 1988. This represented 23.3% of total operating expenses, compared to 22.9% in 1988 and 21.5% in 1987.

On a provincial basis, Ontario-domiciled carriers spent the most on owner operators, at \$897.4 million, or 39% of the national total. However, as a percentage of operating expenses, Ontario only spent 21.0% of expenses on owner operators. Prince Edward Island-domiciled carriers spent the highest percentage of their total operating expenses on owner operators, at 47.5%. This was an increase from 46.0% in 1988, and 42.0% in 1987. New Brunswick carriers spent the next highest percentage of their operating expenses on owner operators, at 36.9%. Yukon-domiciled carriers only spent 13.8% of their operating expenses on owner operators, which represents the lowest reliance on lessor operators in Canada. The next lowest percentage expenditure on owner operators was in Quebec, where carriers spent 16.3% of their total operating expenses on lessor operators. Quebec and the Yukon are the only two provinces/territories whose carriers spent more for salaries and wages of drivers and helpers than they spent on payments to lessor operators.

HOW THE REVENUE DOLLAR IS SPENT

In 1989, a greater proportion of the revenue dollar went towards operating expenses than in 1988. Therefore, the net income (profit) per revenue dollar decreased in 1989 from 1988. In 1989, 3.5 cents of the revenue dollar went towards profit, whereas in 1988 it was 4.2 cents.

The majority of this decrease is due to the rise in the share of revenues used for transportation expenses. In 1989, 56.6 cents of every revenue dollar went towards transportation expenses

CHAUFFEURS CONTRACTANTS

Les paiements aux chauffeurs contractants ont continué de progresser en 1989. Ils ont augmenté pour passer de \$2,1 milliards en 1988 à \$2,3 milliards en 1989. Ces paiements ont représenté 23,3 % des dépenses d'exploitation totales, par rapport à 22,9 % en 1988 et 21,5 % en 1987.

Au niveau provincial, les transporteurs domiciliés en Ontario ont dépensé le plus au titre des chauffeurs contractants, soit \$897,4 millions ou 39 % de l'ensemble du secteur. Toutefois, en pourcentage des dépenses d'exploitation, l'Ontario n'a consacré que 21,0 % de ses dépenses au titre des chauffeurs contractants. Ce sont les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont consacré le plus fort pourcentage de leurs dépenses d'exploitation totales aux chauffeurs contractants, soit 47,5 %. Il s'agit là d'une hausse par rapport aux taux de 46,0 % et de 42,0 % enregistrés en 1988 et en 1987 respectivement. Le Nouveau-Brunswick occupe le deuxième rang quant aux dépenses au titre des chauffeurs contractants avec 36,9 %. Les transporteurs domiciliés au Yukon n'ont consacré que 13,8 % de leurs dépenses d'exploitation à ce poste, ce qui signifie que cette province est celle qui a le moins recours aux chauffeurs contractants. Vient ensuite le Québec avec 16,3 % de ses dépenses d'exploitation totales consacrées à ce poste. Le Québec et le Yukon sont les deux seules provinces ou territoires dont les transporteurs ont consacré plus de dépenses aux salaires et aux traitements des chauffeurs et des aides qu'aux paiements destinés aux chauffeurs contractants.

VENTILATION DU DOLLAR-RECETTE

En 1989, une plus grande proportion du dollar-recette a été consacrée aux dépenses d'exploitation. Ainsi, les recettes nettes (bénéfices) par dollar-recette ont diminué par rapport à 1988. En 1989, 3,5 cents sur le dollar ont été consacrés aux bénéfices, par rapport à 4,2 cents en 1988.

La plus grande part de cette baisse est attribuable à la hausse de la part des recettes consacrées aux frais de transport. En 1989, 56,6 cents ont été consacrés aux frais de transport (amortissement non

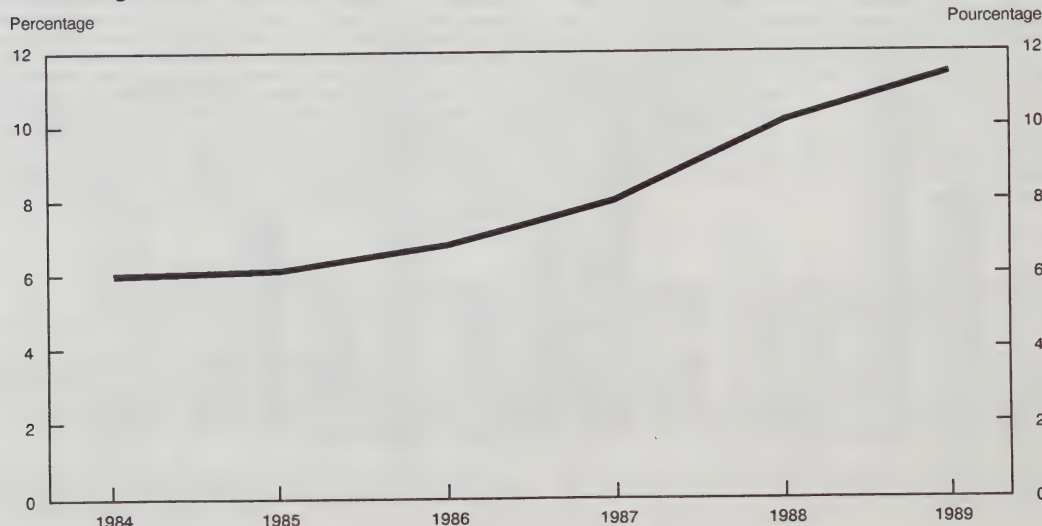
(excluding depreciation), as compared to 55.6 cents in 1988. Expenses on maintenance of equipment showed a slight increase, from 7.9 cents to 8.2 cents of the revenue dollar. Expenses on taxes and licenses increased slightly in 1989, accounting for 1.7 cents of every revenue dollar as compared to 1.6 cents in 1988 and 1987. The other area of growth was maintenance expenses, which accounted for 8.2 cents per revenue dollar in 1989, up from 7.9 cents in 1988. All other areas of expenditure (insurance, depreciation, terminal, and administration) showed a decrease in their proportion of every revenue dollar.

PURCHASED TRANSPORTATION

Total purchased transportation, as a percentage of total operating expenses, increased marginally to 26.8% in 1989, from 26.0% in 1988. Total purchased transportation is defined as payments to lessor operators, piggyback expenses, and other purchased transportation (e.g. interlining). As noted above, there was a greater reliance on owner operators, which was reflected in the increased expenditure on lessor operators. Piggyback expenses accounted for less than one per cent of total operating expenses. Other purchased transportation expenses, such as interlining, increased slightly to 2.8% in 1989, from 2.4% in 1988.

Carriers domiciled in Prince Edward Island allocated the greatest proportion of total operating expenses to purchased transportation in 1989, at 49.5%. This is an increase from 47.7% of total operating expenses in 1988. The major reason is the heavy reliance on owner operators in Prince Edward Island. New Brunswick-domiciled carriers had the next highest percentage of operating expenses going towards purchased transportation, at 40.7%. Yukon-domiciled carriers spent the least amount on purchased transportation, both in absolute terms and as a percentage of total operating expenses. Carriers in the Yukon spent \$3.4 million, or 13.8% of their total operating expenses, on purchased transportation. All of the expenditures of Yukon-domiciled carriers went towards payments to lessor operators.

Figure 2.8
Percentage of Equipment Leased
Pourcentage en location de matériel



ACHAT DE SERVICES DE TRANSPORT

En pourcentage des dépenses d'exploitation totales, les dépenses totales consacrées à l'achat de services de transport ont augmenté légèrement pour passer de 26,0 % en 1988 à 26,8 % en 1989. Les dépenses totales au titre des services de transport comprennent les paiements aux chauffeurs contractants, les dépenses pour les services rail-route et d'autres services achetés (par ex. les transferts). Comme nous l'avons déjà mentionné, le recours aux chauffeurs contractants s'est accru, ce qui a eu pour effet d'augmenter les dépenses à ce titre. Les dépenses pour les services rail-route ont représenté moins de 1 % des dépenses d'exploitation totales. Les autres dépenses pour l'achat de services, notamment pour les transferts, ont progressé légèrement pour passer de 2,4 % en 1988 à 2,8 % en 1989.

Les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard ont consacré le plus haut pourcentage de leurs dépenses d'exploitation totales à l'achat de services de transport en 1989 (49,5 %). Il s'agit d'une hausse par rapport à 1988 (47,7 %). Cette hausse est attribuable au recours accru aux chauffeurs contractants dans cette province. Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick occupent le deuxième rang avec 40,7 % de leurs dépenses d'exploitation totales consacrées à l'achat de services de transport. Au Yukon, les transporteurs ont consacré le moins de dépenses à l'achat de ces services, tant en termes absolus qu'en pourcentage des dépenses d'exploitation totales. Ils ont donc consacré \$3,4 millions à ce poste ou 13,8 % de leurs dépenses d'exploitation totales. Les dépenses des transporteurs du Yukon ont été surtout consacrées aux paiements aux chauffeurs contractants.

AREA OF OPERATION

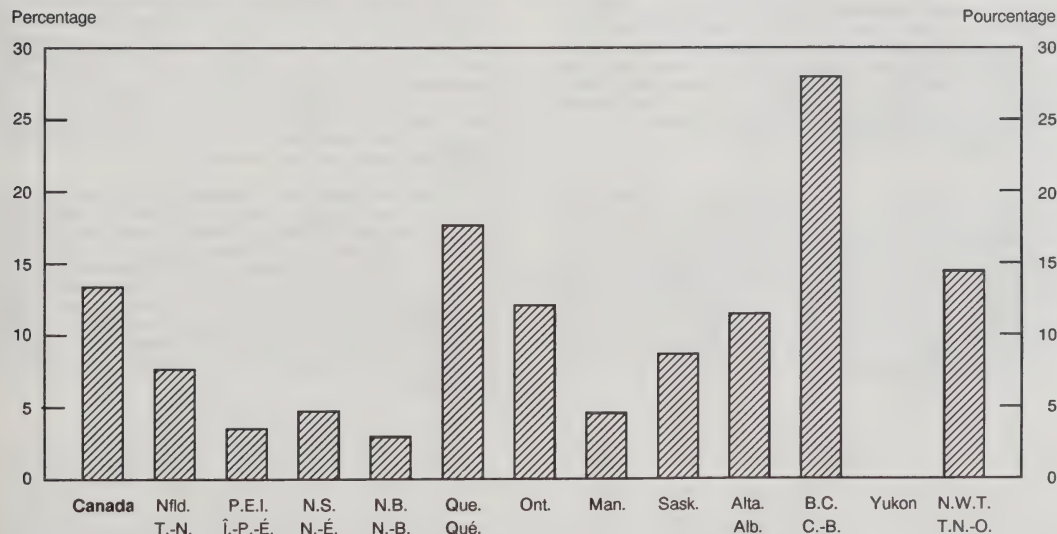
Off-Highway – Local – Intercity

The majority of revenues are generated by carriers engaged primarily in intercity movements. In 1989, there were 4,010 carriers classified as intercity carriers, or 73% of the total for-hire trucking industry. Intercity carriers generated operating revenues of \$9.0 billion, or 89% of the total revenues, while spending \$8.7 billion, or 88% of total expenses. \$8.3 billion, or 93% of the total operating revenues of intercity carriers, were generated from intercity movements.

In 1989, there were 1,476 carriers engaged primarily in local and off-highway freight movements. They generated \$1.3 billion in revenues, and spent \$1.2 billion in expenses. The majority of revenues were generated by local movements, with \$786 million in revenues being local movements, or 62% of total revenues of local and off-highway carriers. The next highest source of revenues were intercity movements, at \$298 million, followed by off-highway, at \$190 million.

On a provincial basis, British Columbia had the highest percentage of local and off-highway carriers in Canada. Out of a total of 902 carriers, 310 or 34% are classified as local and off-highway. The British Columbia-domiciled carriers accounted for \$61.1 million, or 32% of national total off-highway revenues for local and off-highway carriers. The only provinces with a greater number of local and off-highway carriers than British Columbia were Quebec, with 454, and Ontario, with 363 carriers. However, both Ontario and Quebec had many more interprovincial carriers than local and off-road carriers, and the off-road sector accounts for a much higher percentage of the industry in British Columbia.

Figure 2.9
Percent Local/Off Highway Revenue, 1989
Pourcentage des recettes locales et sur chemins privés, 1989



Source: Figures 2.22 and 2.23
Source: Figures 2.22 et 2.23

SECTEUR D'ACTIVITÉ

Mouvements locaux, interurbains et sur chemins privés

La plus grande partie des recettes sont générées par les transporteurs qui effectuent principalement des expéditions interurbaines. En 1989, on a dénombré 4,010 transporteurs interurbains, soit 73 % de l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Ces transporteurs ont généré des recettes d'exploitation de \$9,0 milliards, soit 89 % des recettes totales; leurs dépenses se sont élevées à \$8,7 milliards ou 88 % des dépenses totales. En tout, \$8,3 milliards ou 93 % des recettes d'exploitation totales des transporteurs interurbains ont été générées des mouvements interurbains.

En 1989, 1,476 transporteurs effectuaient principalement des expéditions locales et sur chemins privés. Ils ont généré des recettes d'exploitation de \$1,3 milliard et dépensé \$1,2 milliard. La plus grande partie des recettes (\$786 millions) ont été tirées des mouvements locaux (62 % des recettes totales des transporteurs locaux et sur chemins privés). Les mouvements interurbains se classent au deuxième rang comme source de recettes avec \$298 millions, suivis des mouvements sur chemins privés avec \$190 millions.

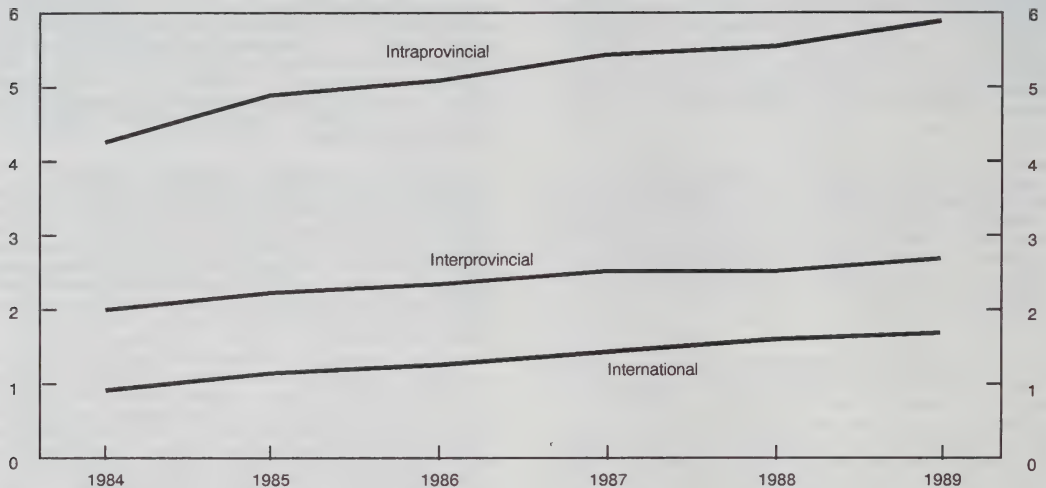
Au niveau provincial, la Colombie-Britannique compte le plus de transporteurs locaux et sur chemins privés au Canada. Sur un total de 902 transporteurs, 310 (34 %) ont été classés comme transporteurs locaux et sur chemins privés. Les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique ont généré \$61,1 millions ou 32 % des recettes totales nationales pour les services sur chemins privés assurés par les transporteurs locaux et sur chemins privés. Seules les provinces du Québec et de l'Ontario ont surpassé la Colombie-Britannique quant au nombre de transporteurs locaux et sur chemins privés (454 et 363 respectivement). Ces deux provinces ont toutefois compté plus de transporteurs interprovinciaux que de transporteurs locaux et sur chemins privés. Le secteur des services sur chemins privés représente un pourcentage beaucoup plus élevé de la branche d'activité en Colombie-Britannique.

Figure 2.10

Operating Revenues by Area of Operation **Recettes d'exploitation par secteur d'activité**

Billions of dollars

Milliards de dollars



Source: Figures 2.24, 2.25 and 2.26

Source: Figures 2.24, 2.25 et 2.26

INTERPROVINCIAL – INTERNATIONAL

Interprovincial movements accounted for \$2.7 billion in revenues, or 26.2% of total operating revenues. This was a slight increase from the 1988 level of 26.1%. Ontario-domiciled carriers accounted for the largest percentage of interprovincial movements, at 38.4% of total interprovincial revenues. Prince Edward Island-domiciled carriers had the heaviest reliance on interprovincial trade, with 78.0% of their total operating revenues coming from interprovincial movements.

Canadian-domiciled for-hire trucking carriers gained \$1.7 billion in revenues from international movements in 1989. This represented 16.2% of total operating revenues in the for-hire trucking industry. Ontario-domiciled carriers reported revenues of \$936 million from international movements. This represented 56.4% of total international revenues by Canadian carriers. The province/territory with the heaviest reliance on international trucking movements was the Yukon, where 66.5% of all operating revenues generated in the for-hire trucking industry was gained from international movements.

MOUVEMENTS INTERPROVINCIAUX ET INTERNATIONAUX

Les mouvements interprovinciaux ont généré des recettes de \$2,7 milliards, soit 26,2 % des recettes d'exploitation totales. Il s'agit d'une légère hausse par rapport au taux de 26,1 % enregistré en 1988. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont déclaré le pourcentage de mouvements interprovinciaux le plus élevé, soit 38,4 % des recettes totales générées par ces mouvements. Les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard ont effectué le plus d'expéditions interprovinciales, 78,0 % de leurs recettes d'exploitation totales étant attribuables à ces mouvements.

En 1989, les transporteurs canadiens pour compte d'autrui ont généré des recettes de \$1,7 milliard en mouvements internationaux, ce qui représente 16,2 % des recettes d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont déclaré des recettes de \$936 millions au titre des mouvements internationaux, soit 56,4 % des recettes totales des transporteurs canadiens à ce titre. C'est le Yukon qui a déclaré les recettes les plus élevées au titre des mouvements internationaux. Au total, 66,5 % des recettes d'exploitation du secteur du camionnage pour compte d'autrui ont été tirées des mouvements internationaux.

Figure 2.11

For-hire Trucking: Balance Sheet
Le camionnage pour compte d'autrui: Bilan

	1988	1989	
Current Assets	\$1,907,820	\$1,982,691	Disponibilités
Long term assets	\$3,350,604	\$3,577,269	Actifs à long terme
Total assets	\$5,258,424	\$5,559,960	Total, Actifs
Current liabilities	\$1,988,248	\$2,045,858	Exigibilités
Long term liabilities	\$1,625,994	\$1,775,980	Passifs à long terme
Total Liabilities	\$3,614,182	\$3,821,838	Total, passifs
Owner's Equity	\$1,644,182	\$1,738,122	Avoir des actionnaires
Total Liabilities and Owner's Equity	\$5,258,424	\$5,559,960	Total passif et avoir des actionnaires

In 1989, the assets of the for-hire trucking carriers totalled \$5.6 billion, an increase of \$301 million, or 5.7% from 1988. Total liabilities in 1989 were \$3.8 billion, an increase of \$208 million, or 5.7% from 1988. In 1989, long term debt accounted for 46.4% of total liabilities, as opposed to 1988, when long term debt accounted for 45.0% of liabilities.

The working capital ratio, which is the current assets divided by the current liabilities, measures the ability of the industry to meet its financial obligations in the short term. The working capital ratio was 0.969 in 1989, which is slightly improved from 0.960 in 1988. However, being less than 1.0, the industry can not meet its short term obligations with its current assets.

En 1989, l'actif des transporteurs pour compte d'autrui s'est établi à \$5,6 milliards, en hausse de \$310 millions ou de 5,7 % par rapport à 1988. Le passif total était de \$3,8 milliards, en hausse de \$208 millions ou de 5,7 % par rapport à 1988. En 1989, la dette à long terme a représenté 46,4 % du passif total; elle ne représentait que 45,0 % du passif en 1988.

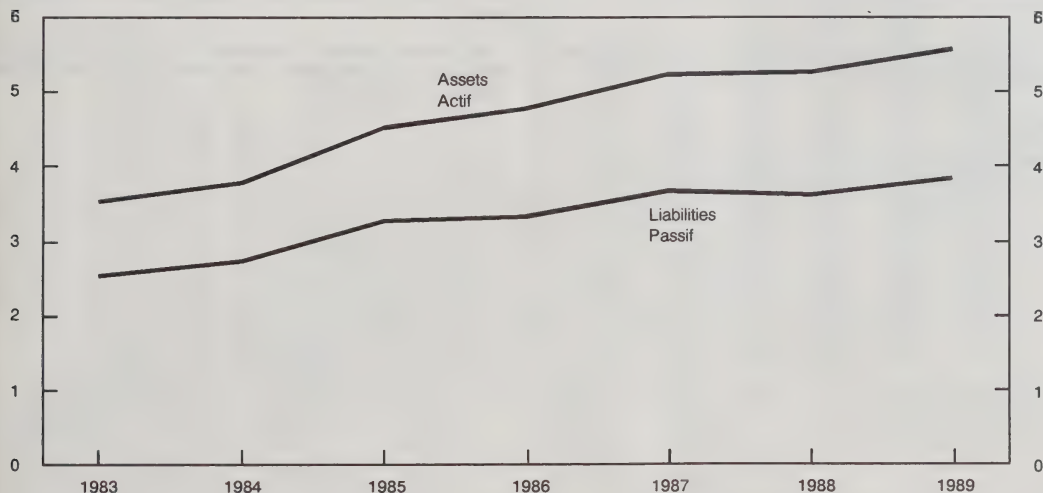
Le coefficient de liquidité générale, obtenu en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme, mesure la capacité du secteur de payer les dettes à court terme. En 1989, le coefficient de liquidité générale a été établi à 0,969, une légère amélioration par rapport au coefficient de 0,960 enregistré en 1988. Cependant, comme le coefficient est inférieur à 1,0, le secteur ne peut payer ses dettes à court terme à partir de son actif à court terme.

Figure 2.12

Assets and Liabilities
Actif et passif

Millions of dollars

Millions de dollars



The debt to equity ratio measures the total borrowing and claims of affiliates divided by shareholders' equity. A high debt to equity ratio indicates a highly leveraged business, which means that a high proportion of the capital is financed by borrowing. Higher debt to equity ratios indicate greater risks in terms of volatility of rates of return to owners. The debt to equity ratio in 1989 was 1.647. In 1988, the debt to equity ratio was 1.620, which indicates that the industry became slightly more leveraged in 1989.

The rate of return on owners' capital is a measure of the profit divided by the shareholders equity. It describes the financial capital productivity by showing how many cents are in the profit for every dollar of capital. In 1989 the rate of return on owner's capital was 20.4%, which is a lower rate of return than in 1988, when 24.3% of shareholder's equity was realized as profit.

The asset turnover ratio, measuring the revenues generated by each dollar of asset, was the same (1.8) as it was in both 1987 and 1988.

EMPLOYMENT AND COMPENSATION

The total number of employees in 1989 was 98,189, an increase of 191 employees from 1988, but well below the 1987 level of 102,178. The average number of employees per carrier was 17.9, a slight increase from the average of 16.7 in 1988. Total compensation increased 5.4% to \$3.14 billion in 1989 from \$2.98 billion in 1988. Therefore, average compensation per employee increased 5.2% to reach \$31,979 in 1989, up from \$30,397 in 1988.

The highest wage bill was in Ontario, where 43,575 employees earned \$1.5 billion, or 48% of the national total. The average wage in Ontario was \$34,434. However, the highest average wage was found in the Yukon, where the average employee earned \$36,610.

On a national level, the highest paid occupation category was Equipment maintenance and garage employees, at \$33,090, followed by Sales tariff, advertising, administrative and other general employees at \$32,472. On a provincial basis, the highest remuneration went to Terminal and platform employees in the Yukon, who earned an average of \$41,000 in 1989.

On a national level, total compensation as a proportion of total operating expenses was 31.8%, compared to 32.3% in 1988.

Figure 2.13

For-hire Trucking: Employment Le camionnage pour compte d'autrui: Emploi

	1988		1989		
	Number	Compensation	Number	Compensation	
	Nombre	Rémunération	Nombre	Rémunération	
	(000's)		(000's)		
Drivers	57,458	\$1,751,864	58,270	\$1,870,389	Chauffeurs
Other transportation	761	\$17,912	793	\$19,526	Autres transport
Equipment maintenance	6,539	\$209,562	6,702	\$221,772	Entretien du matériel
Terminal and platform	13,704	\$413,462	13,445	\$411,916	terminus et plate-forme
Sales and administration	19,536	\$586,069	19,007	\$617,913	Ventes et administration
Total	97,198	\$2,979,000	98,217	\$3,140,794	Total

Le ratio d'endettement est obtenu en divisant le total des emprunts et des demandes de remboursement des sociétés affiliées par les capitaux propres. Une entreprise dont le ratio d'endettement est élevé est une entreprise à fort levier financier, ce qui signifie qu'une grande partie des capitaux proviennent d'emprunts. Un ratio d'endettement élevé entraîne de plus grands risques quant à l'instabilité des taux de rendement du capital des actionnaires. En 1989, le ratio d'endettement a été établi à 1,647. En 1988, il était de 1,620, ce qui signifie que le secteur s'est endetté davantage en 1989.

Le taux de rendement du capital des actionnaires est obtenu en divisant les bénéfices par les capitaux propres. Il décrit la production de capital en indiquant le nombre de cents qui constituent des bénéfices sur chaque dollar. En 1989, le taux de rendement des capitaux propres a été établi à 20,4 %, taux inférieur à celui de 1988 qui s'établissait à 24,3 %.

Le taux de rotation de l'actif, qui mesure les recettes générées pour chaque dollar d'actif, est demeuré stable (1,8) par rapport à 1987 et à 1988.

EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

En 1989, on a dénombré 98 189 employés, soit une augmentation de 191 employés par rapport à 1988, mais une forte diminution par rapport à 1987 (102 178). Le nombre moyen d'employés par transporteur a été établi à 17,9, une faible progression par rapport à la moyenne de 16,7 enregistrée en 1988. La rémunération totale a grimpé de 5,4 % pour se chiffrer à \$3,14 milliards en 1989 par rapport à \$2,98 milliards en 1988. Ainsi, la rémunération moyenne par employé s'est accrue de 5,2 % pour atteindre \$31,979 en 1989, en hausse par rapport à \$30,397 en 1988.

L'Ontario a déclaré la rémunération la plus élevée, 43 575 employés ayant gagné \$1,5 milliard ou 48 % de la rémunération totale. Le salaire moyen en Ontario était de \$34 434. Toutefois, c'est le Yukon qui a versé le salaire moyen le plus élevé, soit \$36 610.

Au niveau national, la catégorie d'employés les mieux rémunérés était celle des employés à l'entretien du matériel et du garage avec \$33 090, suivie de celle des employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres avec \$32 472. Au niveau provincial, ce sont les employés de terminus et de plate-forme du Yukon qui ont été les mieux rémunérés avec un salaire moyen de \$41 000 en 1989.

À l'échelle nationale, la rémunération totale, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, s'est chiffrée à 31,8 % en 1989 par rapport à 32,3 % en 1988.

Figure 2.14

Number of Employees and Compensation
Nombre d'employés et rémunération

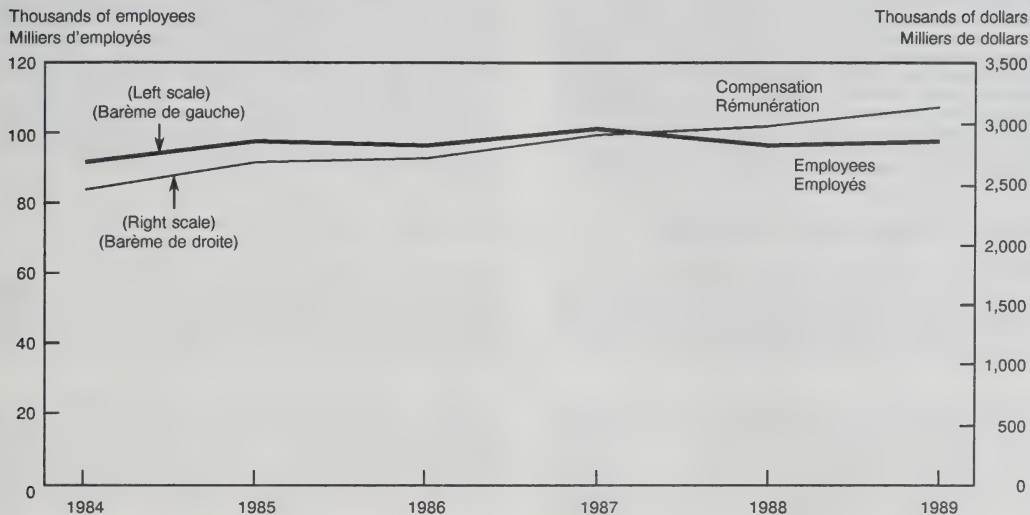
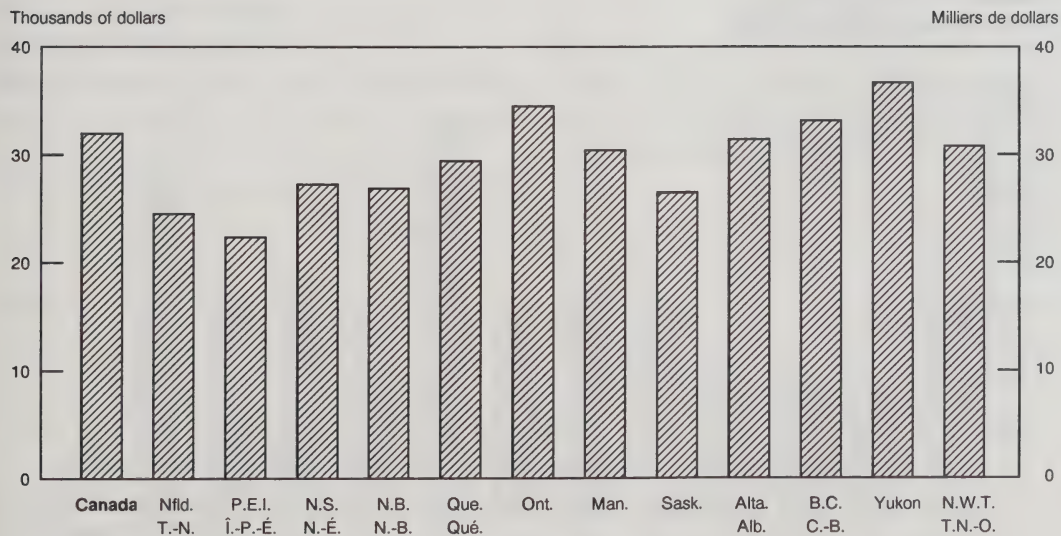


Figure 2.15

Average Compensation by Province, 1989
Rémunération moyenne selon la province, 1989



Source: Figure 2.28

DISTRIBUTION OF THE WAGE DOLLAR

The highest proportion of the 1989 wage dollar went to drivers, followed by sales and other general employees category. Drivers (including supervisors and helpers) received 59.5 cents from the wage dollar, an increase from 58.8 cents in 1988. The share received by terminal and platform employees was 13.1 cents, down from 13.9 cents in 1988. Sales, advertising, administrative and other general employees received 19.7 cents out of every wage dollar, the same level as in 1988. Equipment, maintenance and garage employees were paid 7.1 cents out of every dollar, up from 7.0 cents in 1988. Other transportation employees were paid 0.6 cents per dollar, the same share as that earned in 1988.

REVENUE EQUIPMENT OPERATED

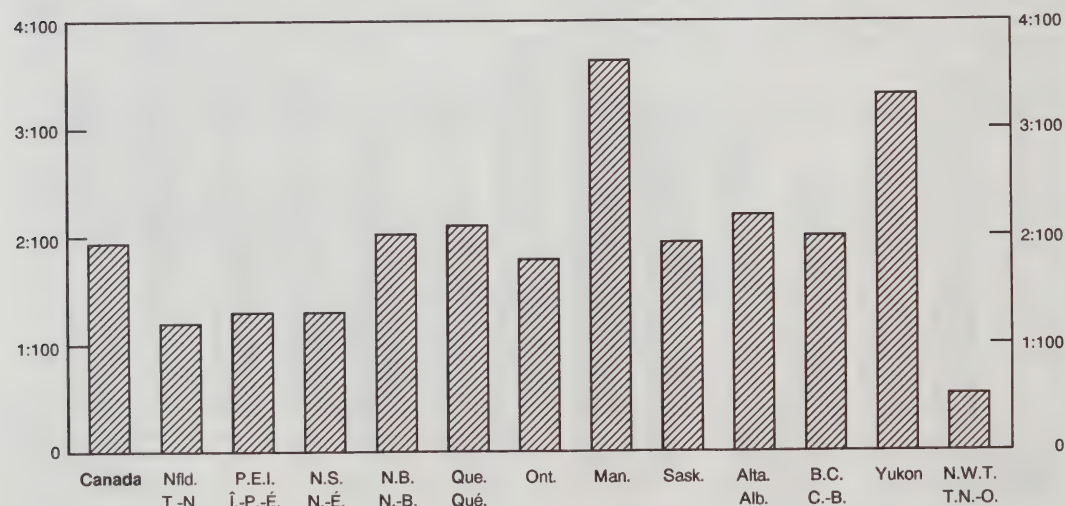
In 1989, for-hire trucking carriers operated 168,009 pieces of revenue equipment, a 1.4% increase from the 1988 level of 165,739. This number does not include the vehicles operated by owner operators working for for-hire trucking carriers.

Equipment leased continued to rise, with 19,237 pieces of revenue equipment leased, as compared to the 1988 level of 16,277. Leased equipment as a percentage of total equipment operated stayed relatively constant, at 11.4% in 1989 as compared to 11.3% in 1988. Out of the 19,237 for-hire pieces of revenue equipment in Canada leased, 13,380 were semi-trailers. In fact, 13.3% of all semi-trailers operated were leased.

Carriers domiciled in Ontario operated 76,115 pieces of revenue equipment, or 45.3% of the national total in 1989. This compares to the 1988 levels, when 72,852 pieces of revenue equipment, or 44.0% of the national total, were operated by carriers domiciled in Ontario.

Figure 2.16

Tractor: Truck Ratio, 1989
Ratio tracteurs: camions, 1989



Source: Figure 2.29

RÉPARTITION DU DOLLAR SALARIAL

En 1989, la plus forte proportion du dollar salarial a été consacrée aux chauffeurs, suivis des employés des ventes et autres services. Les chauffeurs (y compris les surveillants et les aides) ont reçu 59,5 cents sur le dollar, une hausse par rapport à 58,8 cents en 1988. Les employés de terminus et de plate-forme ont reçu 13,1 cents, en baisse par rapport à 13,9 cents en 1988. Par ailleurs, les employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres ont reçu 19,7 cents sur le dollar, soit la même part qu'en 1988. Les employés de l'entretien du matériel et du garage ont reçu 7,1 cents sur le dollar, en hausse par rapport à 7,0 cents en 1988. D'autres employés des transports ont reçu 0,6 cent, soit la même part qu'en 1988.

MATÉRIEL PRODUCTIF EN SERVICE

En 1989, les transporteurs pour compte d'autrui ont exploité 168 009 véhicules, une hausse de 1,4 % par rapport à 1988 (165 739 véhicules). Ce total ne comprend pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants qui sont au service des transporteurs pour compte d'autrui.

Le nombre de véhicules loués a continué de progresser, passant de 16 277 véhicules en 1988 à 19 237 véhicules en 1989. En pourcentage de l'ensemble du matériel productif, il est demeuré relativement stable, soit à 11,3 % en 1988 et à 11,4 % en 1989. Sur les 19 237 véhicules loués et exploités par les transporteurs pour compte d'autrui, 13,380 étaient des semi-remorques. En fait, 13,3 % des semi-remorques exploitées étaient louées.

En 1989, les transporteurs domiciliés en Ontario ont exploité 76 115 véhicules ou 45,3 % du nombre total de véhicules exploités. En 1988, ils en ont exploité 72 852, soit 44,0 % de tous les véhicules exploités au Canada.

DISTANCE TRAVELLED

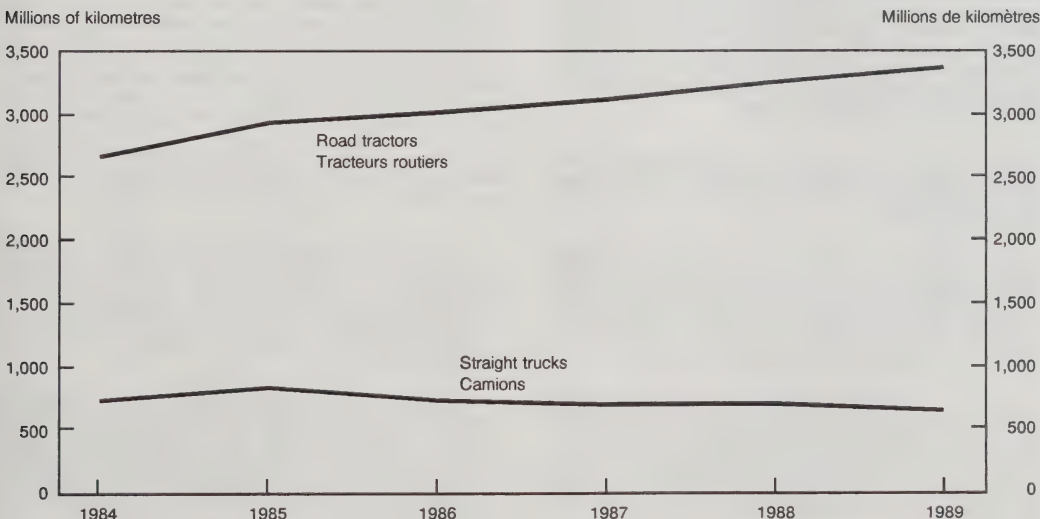
The estimated annual distance travelled by the power units (straight trucks and road tractors) in 1989 was 4.0 billion kilometres, a slight increase from the 1988 distance of 3.9 billion kilometres. Of the total distance travelled, 84.3% of the distance, or 3.4 billion kilometres, were travelled by road tractors. This is slightly higher than the 83.0% that was travelled by road tractors in 1988. The distance travelled by straight trucks continued to decrease, from 675 million kilometres in 1988 to 623 million kilometres in 1989. Carriers domiciled in Ontario accounted for 1.6 billion kilometres, or 40.4% of the national total, followed by Quebec, at 858 million kilometres, or 21.5% the total. Therefore Ontario and Quebec combined accounted for 61.9% of the total distance travelled, while earning 60.7% of total operating revenues.

The average distance travelled by straight trucks in Canada was 36 910 kilometres, down 3% from 1988 when the average distance travelled was 38 060 kilometres. On a provincial level, this distance varied from a high of 40 524 kilometres per straight truck in British Columbia, to a low of 25 396 kilometres per straight truck in Newfoundland.

The average distance travelled by road tractors was 87 127 kilometres in 1989, which was a slight increase from the 1988 average of 87 024 kilometres. On a provincial level, road tractors averaged from a high of 175 153 kilometres per road tractor in the Yukon, followed by 108 582 kilometres in Saskatchewan, to a low of 65 306 kilometres per road tractor in the Northwest Territories.

Operating revenue per kilometre travelled increased from \$2.18 in 1988 to \$2.57 in 1989. Operating revenue per kilometre varied by province. The highest in 1989 was \$4.57 in the Northwest Territories, followed by Prince Edward Island at \$4.21, and the lowest was Saskatchewan, at \$1.97 in operating revenue per kilometre travelled.

Figure 2.17
Estimated Distance Travelled
Distance estimative parcourue



DISTANCE PARCOURUE

En 1989, la distance annuelle estimative parcourue par les unités motorisées (camions et tracteurs routiers) a été établie à 4,0 milliards de kilomètres, une légère hausse par rapport aux 3,9 milliards de kilomètres parcourus en 1988. Sur la distance totale parcourue, 3,4 milliards de kilomètres (84,3 %) ont été parcourus par des tracteurs routiers. En 1988, le pourcentage à ce titre s'établissait à 83,0 %. La distance parcourue par des camions a continué de diminuer, passant de 675 millions de kilomètres en 1988 à 623 millions de kilomètres en 1989. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont parcouru 1,6 milliard de kilomètres ou 40,4 % du total, suivis de ceux du Québec avec 858 millions de kilomètres (21,5 % du total). L'Ontario et le Québec ont donc représenté ensemble 61,9 % de la distance totale parcourue et ont généré 60,7 % des recettes d'exploitation totales.

Au niveau national, les camions ont parcouru une distance moyenne de 36 910 kilomètres, en baisse de 3 % par rapport à une distance moyenne de 38 060 enregistrée en 1988. Au niveau provincial, la distance moyenne a varié entre 40 524 kilomètres par camion en Colombie-Britannique et 25 396 kilomètres par camion à Terre-Neuve.

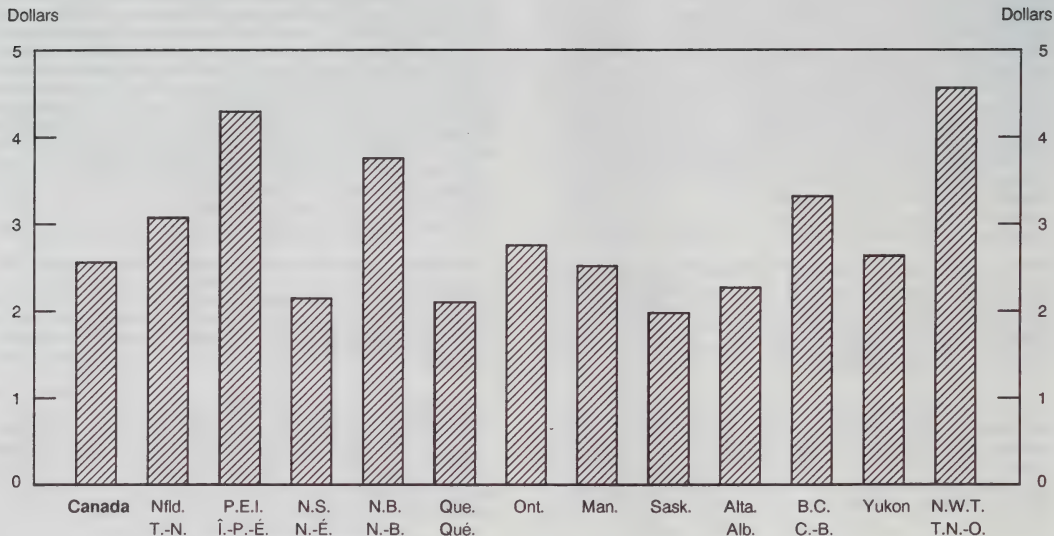
La distance moyenne parcourue par des tracteurs routiers a été établie à 87 127 kilomètres en 1989, une légère baisse par rapport à 1988 (87 024 kilomètres). Au niveau provincial, le Yukon a enregistré une distance moyenne élevée par tracteur routier de 175 153 kilomètres, suivi de la Saskatchewan avec 108 582 kilomètres, et des Territoires du Nord-Ouest avec une distance peu élevée de 65 306 kilomètres.

Les recettes d'exploitation par kilomètre parcouru ont augmenté pour passer de \$2,18 en 1988 à \$2,57 en 1989. Au niveau provincial, on a enregistré des recettes variant entre \$4,57 dans les Territoires du Nord-Ouest, \$4,21 à l'Île-du-Prince-Édouard et \$1,97 en Saskatchewan.

Figure 2.18

Revenue per Kilometre, 1989

Recettes par kilomètre, 1989



Source: Figures 2.26 and 2.30

Source: Figures 2.26 et 2.30

FUEL

In 1989, carriers consumed a total of 2.07 billion litres of fuel, up slightly from the 1988 level of 2.05 billion litres. Consumption of diesel fuel was 96.0% of total fuel consumption, up slightly from the 1988 level of 95.0%. The great majority of fuel consumed was Canadian diesel, accounting for 1.9 billion litres, or 91.3% of total fuel consumption. The next highest type of fuel was United States diesel, accounting for 96 million litres. Fuel purchased in the United States accounted for only 4.6% of total fuel purchased, which is the same percentage as in 1988.

The cost per litre of gasoline increased slightly from 39.6 cents per litre in 1988 to 40.2 cents per litre in 1989. The cost ranged from a low of 32.3 cents per litre in the Yukon, to 51.0 cents per litre in Newfoundland.

The amount of fuel used to travel 100 kilometres improved slightly from 1988 to 1989. In 1988, an average of 52.16 litres per 100 kilometres was consumed, whereas in 1989 the average was 51.96 litres. Yukon-domiciled carriers used the most fuel to travel 100 kilometres, at 58.17 litres, while Nova Scotia-domiciled carriers used the least, at 50.3 litres per 100 kilometres.

Combining the previous two measures, we see that in terms of fuel costs in 1989, on average it took \$20.88 to travel 100 kilometres, whereas in 1988 it cost \$20.65. This ranged from a high of \$26.66 per 100 kilometres in Newfoundland, to a low of \$18.82 in the Yukon. It is interesting to note that 72.3% of the fuel used by Yukon-domiciled carriers was purchased in the United States.

CARBURANT

En 1989, les transporteurs ont consommé au total 2,07 milliards de litres de carburant, en hausse par rapport à 2,05 milliards de litres consommés en 1988. La consommation de diesel a représenté 96,0 % de la consommation totale de carburant, une légère hausse par rapport à 1988 (95,0 %). Les transporteurs ont consommé surtout du diesel canadien qui a représenté 1,9 milliard de litres ou 91,3 % de la consommation totale de carburant. Le diesel américain occupe le deuxième rang avec 96 millions de litres. Le carburant acheté aux États-Unis a figuré pour 4,6 % seulement de tout le carburant acheté, soit le même pourcentage qu'en 1988.

Le prix du litre d'essence a progressé légèrement pour passer de 39,6 cents en 1988 à 40,2 cents en 1989. Le prix a varié entre 32,3 cents le litre au Yukon et 51,0 cents à Terre-Neuve.

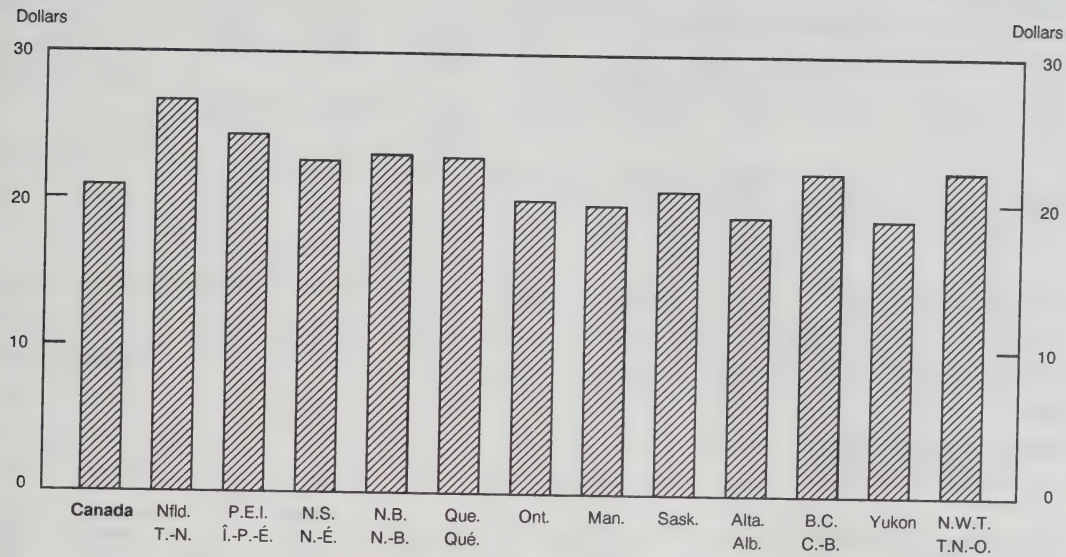
La quantité de carburant consommé pour parcourir 100 kilomètres a quelque peu diminué de 1988 à 1989. En 1988, les transporteurs ont consommé en moyenne 52,16 litres par 100 kilomètres, et en 1989, 51,96 litres. Les transporteurs domiciliés au Yukon ont consommé le plus de carburant pour parcourir 100 kilomètres (58,17 litres), et ceux de la Nouvelle-Écosse, le moins de carburant (50,3 litres).

En tenant compte de ces deux mesures, nous constatons qu'en 1989, il en a coûté \$20,88 en moyenne pour parcourir 100 kilomètres, tandis qu'en 1988, il en a coûté \$20,65. Le coût du carburant a varié entre \$26,66 par 100 kilomètres à Terre-Neuve et \$18,82 au Yukon. Il est intéressant de noter que 72,3 % du carburant consommé par les transporteurs domiciliés au Yukon a été acheté aux États-Unis.

Figure 2.19

Fuel Costs per 100 Kilometres, 1989

Côût du carburant par 100 kilomètres, 1989



Source: Figures 2.30 and 2.31

Source: Figures 2.30 et 2.31

Figure 2.20

For-hire trucking, 1989: Summary Statistics by Province or Territory of domicile

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Statistiques sommaires, par province ou territoire de domicile

	Canada ¹	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	5,486	53	33	163	142	1,531	1,388
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	10,224,417	70,813	55,241	191,037	457,527	1,780,735	4,417,303
Operating expenses - Total - Frais d'exploitation	9,872,206	66,529	53,448	187,146	438,741	1,717,749	4,278,945
Net operating revenues - Recettes nettes d'exploitation	352,211	4,284	1,792	3,891	18,786	62,986	138,358
Number - Nombre							
Number of employees (including working owners) - Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	99,470	788	441	2,202	3,785	18,398	43,875
Equipment - Matériel productif:							
Trucks - Camions	16,872	221	105	604	511	3,714	6,645
Road tractors - Tracteurs routiers	38,532	264	135	783	1,030	7,801	17,131
Semi-trailers - Semi-remorques	100,959	524	241	1,652	3,398	15,797	48,477
Full trailers - Remorques	4,728	66	9	95	63	1,261	936
Other equipment - Autre matériel productif	6,918	7	32	211	99	1,883	2,926
Equipment - Total - Matériel productif	168,009	1,082	522	3,345	5,101	30,456	76,115
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	208	213	829	902	9	15	
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	600,234	248,184	1,297,908	1,052,567	26,025	26,843	
Operating expenses - Total - Frais d'exploitation	585,379	241,949	1,241,020	1,010,249	24,829	26,221	
Net operating revenues - Recettes nettes d'exploitation	14,855	6,235	56,888	42,318	1,196	622	
Number - Nombre							
Number of employees (including working owners) - Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	5,529	2,606	12,716	8,630	248	252	
Equipment - Matériel productif:							
Trucks - Camions	576	512	2,246	1,634	16	88	
Road tractors - Tracteurs routiers	2,087	993	4,937	3,271	53	47	
Semi-trailers - Semi-remorques	7,587	2,478	13,298	7,300	39	168	
Full trailers - Remorques	416	104	1,226	542	-	10	
Other equipment - Autre matériel productif	578	92	708	379	-	3	
Equipment - Total - Matériel productif	11,244	4,179	22,415	13,126	108	316	

¹ Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Figure 2.21

For-hire Trucking, 1989: Number of Motor Carriers by Major Type of Commodities Carried**Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Nombre de transporteurs, par principaux types de marchandises transportées**

	Major type of commodities carried						
	Principaux types de marchandises transportées						
	Total ¹	General freight	Bulk liquids	Dump	Forest products	Other commodities	Household goods
		Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles Ménagers
	Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	5,486	1,585	559	702	1,160	1,147	333
	Thousands of dollars – Milliers de dollars						
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	10,224,417	4,841,740	841,492	472,280	788,781	2,756,266	523,858
Local – Locales	1,303,697	601,430	89,617	162,735	68,557	212,868	168,490
Intercity – Interurbaines	8,645,397	4,220,246	713,523	295,889	567,104	2,494,278	354,358
Off-highway – Chemins privés	275,323	20,064	38,352	13,657	153,119	49,121	1,010
Operating expenses – Total – Dépenses d'exploitation	9,872,206	4,714,550	795,291	441,327	744,219	2,667,404	509,415
Transportation expenses – Frais de transport	6,440,296	2,989,293	529,808	313,689	522,927	1,812,896	271,684
Maintenance and garage expenses – Entretien du matériel productif et frais de garage	844,018	342,834	89,926	51,765	90,054	243,492	25,947
Terminal expenses – Frais de terminus	587,170	434,097	13,566	2,012	5,405	100,123	31,967
Administration and general expenses – Frais d'administration et frais généraux	2,000,722	948,326	161,991	73,862	125,832	510,894	179,817
Number of employees – Nombre d'employés	98,189	47,416	7,772	4,201	6,395	23,459	8,946
Salaries and wages – Total – Rémunération	3,140,018	1,589,068	261,966	111,535	187,239	775,773	214,438
Assets – Total – de l'actif	5,559,960	2,448,763	614,563	253,639	440,830	1,527,046	275,119
Liabilities – Total – du passif	3,821,838	1,780,551	376,535	168,477	266,260	1,052,229	177,787
Owner(s) equity – Total – de l'avoir des actionnaires	1,738,122	668,212	238,029	85,162	174,570	474,817	97,332
	Number – Nombre						
Total equipment operated – Matériel productif en opération	168,009	89,826	13,783	6,488	9,695	42,322	5,895
Straight trucks – Camions	16,872	7,794	1,422	1,811	757	2,873	2,215
Road tractors – Tracteurs routiers	38,532	18,060	3,255	1,699	3,630	10,556	1,332
Semi-trailers – Semi-remorques	100,959	57,461	7,775	2,535	4,471	26,737	1,980
Other – Autres	11,646	6,511	1,331	443	837	2,156	368

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Figure 2.22

For-hire Trucking, 1989: Summary Statistics for Local and Off-Highway Carriers

No.			Canada		Newfoundland Terre-Neuve		Prince Edward Island
							Île-du-Prince- Édouard
1	Carriers reporting	No.	1,476		10		5
2	Total operating revenues	\$	1,274,276,200		5,384,647		2,014,501
3	Local	"	785,707,210		4,463,559		2,014,501
4	Intercity	"	298,231,907		773,088		-
5	Off-highway	"	190,337,083		148,000		-
6	Total operating expenses	"	1,206,694,570		4,637,856		1,739,705
7	Transportation expenses	"	731,368,743		3,230,909		881,683
8	Maintenance and garage expenses	"	122,665,186		488,934		67,508
9	Terminal expenses	"	86,920,819		10,884		24,920
10	Administration and general expenses	"	265,739,822		907,129		765,594
11	Total number of employees	No.	16,177		106		18
12	Total salaries and wages¹	\$	470,922,565		1,876,709		317,265
13	Total assets	"	617,930,706		2,971,011		487,659
14	Total liabilities	"	378,972,652		1,566,603		335,447
15	Total owner's equity	"	238,958,054		1,404,408		152,212
16	Total equipment operated	No.	18,149		80		26
17	Straight trucks	"	5,356		34		4
18	Road tractors	"	4,473		32		17
19	Semi-trailers	"	6,928		14		-
20	Other	"	1,392		-		5
			Nova Scotia		New Brunswick		Québec
			Nouvelle- Écosse		Nouveau- Brunswick		
1	Carriers reporting	No.	21		24		454
2	Total operating revenues	\$	8,943,229		13,270,216		316,380,118
3	Local	"	6,191,010		10,374,849		207,908,580
4	Intercity	"	2,119,956		1,737,756		54,108,061
5	Off-highway	"	632,262		1,157,611		54,363,477
6	Total operating expenses	"	8,620,330		11,321,404		298,233,925
7	Transportation expenses	"	5,017,680		7,101,771		190,918,164
8	Maintenance and garage expenses	"	885,009		1,627,441		34,431,176
9	Terminal expenses	"	841,517		185,586		8,293,998
10	Administration and general expenses	"	1,876,124		2,406,606		64,590,587
11	Total number of employees	No.	129		184		3,781
12	Total salaries and wages¹	\$	3,303,947		4,312,263		105,153,722
13	Total assets	"	4,215,075		7,603,204		177,309,861
14	Total liabilities	"	2,511,386		5,210,725		106,768,469
15	Total owner's equity	"	1,703,689		2,392,479		70,541,392
16	Total equipment operated	No.	130		191		4,487
17	Straight trucks	"	45		64		1,699
18	Road tractors	"	32		56		957
19	Semi-trailers	"	39		47		1,357
20	Other	"	14		24		474

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.22

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Statistiques sommaires concernant les transporteurs locaux et opérant sur des chemins privés

Ontario	Manitoba	Saskatchewan			N ^o
363	49	23	Nbre	Transporteurs déclarants	1
533,398,229	26,946,463	21,474,557	\$	Total, recettes d'exploitation	2
349,618,507	23,825,126	10,861,981	"	Locales	3
165,152,221	3,095,905	2,895,790	"	Interurbaines	4
18,627,501	25,432	7,716,786	"	Chemins privés	5
507,093,853	26,078,235	21,190,913	"	Total dépenses d'exploitation	6
276,664,127	17,449,665	15,311,511	"	Frais de transport	7
45,487,517	2,057,212	2,107,095	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
70,357,253	780,111	103,509	"	Frais de terminus	9
114,584,956	5,791,247	3,668,798	"	Frais d'administration et frais généraux	10
7,521	434	220	Nbre	Nombre d'employés	11
228,119,469	10,066,904	6,339,363	\$	Rémunération totale¹	12
221,385,475	18,852,632	12,432,487	"	Total de l'actif	13
138,632,063	12,862,433	4,899,788	"	Total du passif	14
82,753,412	5,990,199	7,532,699	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
7,925	431	365	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
1,922	191	85	"	Camions	17
1,988	108	80	"	Tracteurs routiers	18
3,555	122	186	"	Semi-remorques	19
460	10	14	"	Autres	20
British Columbia, Yukon and Northwest Territories					
Alberta	Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest				
214		313	Nbre	Transporteurs déclarants	1
147,838,404		198,625,836	\$	Total, recettes d'exploitation	2
73,618,557		96,830,539	"	Locales	3
28,288,477		40,060,652	"	Interurbaines	4
45,931,370		61,734,644	"	Chemins privés	5
139,070,990		188,707,359	"	Total, dépenses d'exploitation	6
90,372,098		124,421,135	"	Frais de transport	7
15,740,001		19,773,293	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
3,072,754		3,250,287	"	Frais de terminus	9
29,886,137		41,262,644	"	Frais d'administration et frais généraux	10
1,670		2,114		Nombre d'employés	11
44,228,385		67,204,538	\$	Rémunération totale¹	12
82,554,788		90,118,514	"	Total de l'actif	13
47,776,125		58,409,613	"	Total du passif	14
34,778,663		31,708,901	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
1,884		2,630	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
629		683	"	Camions	17
484		719	"	Tracteurs routiers	18
648		960	"	Semi-remorques	19
123		268	"	Autres	20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.23

For-hire Trucking, 1989: Summary Statistics for Intercity Carriers

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia
				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse
1	Carriers reporting	No.	4,010	43	28	142
2	Total operating revenues	\$	8,950,141,173	65,428,236	53,226,252	182,093,435
3	Local	"	517,989,718	7,417,454	1,891,124	12,350,629
4	Intercity	"	8,347,165,232	57,159,336	51,335,128	168,790,995
5	Off-highway	"	84,986,223	851,445	-	951,811
6	Total operating expenses	"	8,665,511,669	61,891,293	51,708,684	178,525,449
7	Transportation expenses	"	5,708,927,632	39,936,604	38,059,378	117,015,810
8	Maintenance and garage expenses	"	721,352,637	5,909,501	3,592,473	19,932,874
9	Terminal expenses	"	500,249,134	3,934,665	2,509,939	6,056,662
10	Administration and general expenses	"	1,734,982,266	12,110,523	7,546,894	35,520,103
11	Total number of employees	No.	82,012	681	418	2,002
12	Total salaries and wages¹	\$	2,669,095,355	17,483,548	9,409,335	54,903,117
13	Total assets	"	4,942,029,173	41,221,954	24,414,164	100,109,523
14	Total liabilities	"	3,442,864,894	29,161,209	16,818,578	85,485,461
15	Total owner's equity	"	1,499,164,279	12,060,745	7,595,586	14,624,062
16	Total equipment operated	No.	149,860	1,002	496	3,215
17	Straight trucks	"	11,516	187	101	559
18	Road tractors	"	34,059	232	118	751
19	Semi-trailers	"	94,031	510	241	1,613
20	Other	"	10,254	73	36	292
New Brunswick						
Nouveau-Brunswick						
Québec						
Ontario						
1	Carriers reporting	No.	118		1,077	1,025
2	Total operating revenues	\$	444,256,678	1,464,355,131		3,883,904,654
3	Local	"	10,995,582	76,316,938		224,958,780
4	Intercity	"	431,292,989	1,377,708,045		3,635,314,901
5	Off-highway	"	1,968,107	10,330,148		23,630,973
6	Total operating expenses	"	427,419,686	1,419,514,934		3,771,851,326
7	Transportation expenses	"	291,357,013	913,272,465		2,456,493,287
8	Maintenance and garage expenses	"	31,791,922	153,788,616		276,354,625
9	Terminal expenses	"	30,478,375	69,056,134		268,354,816
10	Administration and general expenses	"	73,792,376	283,397,719		770,648,598
11	Total number of employees	No.	3,566	14,361		36,054
12	Total salaries and wages¹	\$	96,374,819	427,812,010		1,272,328,729
13	Total assets	"	226,197,142	869,829,477		2,130,436,154
14	Total liabilities	"	133,386,042	607,593,607		1,523,878,635
15	Total owner's equity	"	92,811,100	262,235,870		606,557,519
16	Total equipment operated	No.	4,910	25,969		68,190
17	Straight trucks	"	447	2,015		4,723
18	Road tractors	"	974	6,844		15,143
19	Semi-trailers	"	3,351	14,440		44,922
20	Other	"	138	2,670		3,402

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.23

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interurbains

Manitoba	Saskatchewan			N ^o
159	190	Nbre	Transporteurs déclarants	1
573,287,601	226,709,872	\$	Total, recettes d'exploitation	2
15,538,448	13,703,452	"	Locales	3
554,316,650	210,833,165	"	Interurbaines	4
3,432,503	2,173,256	"	Chemins privés	5
559,301,134	220,758,510	"	Total, dépenses d'exploitation	6
365,659,498	153,787,070	"	Frais de transport	7
42,613,404	17,359,877	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
45,636,930	3,979,009	"	Frais de terminus	9
105,391,302	45,632,554	"	Frais d'administration et frais généraux	10
5,020	2,353	Nbre	Nombre d'employés	11
155,383,872	61,638,266	\$	Rémunération totale¹	12
347,343,792	104,871,713	"	Total de l'actif	13
243,459,772	78,428,230	"	Total du passif	14
103,884,020	26,443,483	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
10,813	3,814	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
385	427	"	Camions	17
1,979	913	"	Tracteurs routiers	18
7,465	2,292	"	Semi-remorques	19
984	182	"	Autres	20
<div> <div>Alberta</div> <div>British Columbia, Yukon and Northwest Territories</div> <div>Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest</div> </div>				
615	613	Nbre	Transporteurs déclarants	1
1,150,069,587	906,809,727	\$	Total, recettes d'exploitation	2
87,645,671	67,171,641	"	Locales	3
1,041,457,560	818,956,463	"	Interurbaines	4
20,966,356	20,681,624	"	Chemins privés	5
1,101,948,862	872,591,791	"	Total, dépenses d'exploitation	6
722,002,340	611,344,167	"	Frais de transport	7
99,722,898	70,286,447	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
49,170,087	21,072,517	"	Frais de terminus	9
231,053,537	169,888,660	"	Frais d'administration et frais généraux	10
10,839	6,718	Nbre	Nombre d'employés	11
347,951,570	225,810,089	\$	Rémunération totale¹	12
668,812,027	428,793,227	"	Total de l'actif	13
420,499,820	304,153,540	"	Total du passif	14
248,312,207	124,639,687	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
20,531	10,920	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
1,617	1,055	"	Camions	17
4,453	2,652	"	Tracteurs routiers	18
12,650	6,547	"	Semi-remorques	19
1,811	666	"	Autres	20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.24

For-hire Trucking, 1989: Summary Statistics for Interprovincial Carriers

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia
				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,781	13	30	84
2	Total operating revenues	\$	7,013,687,167	32,966,541	54,000,119	159,822,562
3	Intraprovincial	"	3,030,908,974	12,748,444	7,240,726	90,682,487
4	Interprovincial	"	2,683,676,631	17,485,902	43,061,366	55,591,939
5	International	"	1,299,101,563	2,732,195	3,698,027	13,548,135
6	Total operating expenses	"	6,820,559,850	32,042,877	52,292,703	156,681,689
7	Transportation expenses	"	4,413,562,083	20,952,308	38,210,827	103,273,974
8	Maintenance and garage expenses	"	545,547,198	2,748,814	3,435,147	16,574,167
9	Terminal expenses	"	488,409,281	1,648,323	2,534,859	6,190,480
10	Administration and general expenses	"	1,373,041,288	6,693,432	8,111,870	30,643,068
11	Total number of employees	No.	65,106	314	410	1,728
12	Total salaries and wages¹	\$	2,133,933,901	9,486,675	9,316,821	48,168,381
13	Total assets	"	3,753,831,925	21,330,691	23,769,542	88,150,000
14	Total liabilities	"	2,677,780,342	17,437,395	16,510,634	78,129,205
15	Total owner's equity	"	1,076,051,583	3,893,296	7,258,908	10,020,795
16	Total equipment operated	No.	115,221	449	490	2,870
17	Straight trucks	"	7,918	79	86	478
18	Road tractors	"	25,127	97	127	635
19	Semi-trailers	"	74,586	227	241	1,483
20	Other	"	7,590	46	36	274
			New Brunswick	Québec		Ontario
			Nouveau- Brunswick			
1	Carriers reporting	No.	61	471		443
2	Total operating revenues	\$	422,608,359	1,028,554,377		3,043,029,483
3	Intraprovincial	"	112,551,760	534,860,525		1,349,353,941
4	Interprovincial	"	245,703,456	289,062,479		1,031,584,737
5	International	"	64,353,142	204,631,373		662,090,804
6	Total operating expenses	"	407,254,741	999,768,382		2,971,267,392
7	Transportation expenses	"	277,813,400	648,620,640		1,835,936,704
8	Maintenance and garage expenses	"	28,988,945	105,818,594		217,646,656
9	Terminal expenses	"	30,427,370	49,034,684		290,600,405
10	Administration and general expenses	"	70,025,026	196,294,464		627,083,627
11	Total number of employees	No.	3,312	9,420		30,782
12	Total salaries and wages¹	\$	90,209,328	295,259,800		1,069,972,190
13	Total assets	"	215,605,349	571,419,431		1,586,456,332
14	Total liabilities	"	129,368,161	429,604,157		1,150,644,259
15	Total owner's equity	"	86,237,188	141,815,274		435,812,073
16	Total equipment operated	No.	4,517	18,207		52,034
17	Straight trucks	"	421	1,277		3,530
18	Road tractors	"	814	4,672		11,525
19	Semi-trailers	"	3,151	10,372		34,737
20	Other	"	131	1,886		2,242

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Note: Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication.

Figure 2.24

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interprovinciaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N ^o
72	131	300	Nbre	Transporteurs déclarants		1
543,243,594	207,949,913	956,002,775	\$	Total, recettes d'exploitation		2
100,119,658	74,883,088	418,286,867	"	Intraprovinciales		3
363,003,778	99,879,274	408,415,676	"	Interprovinciales		4
80,120,158	33,187,551	129,300,232	"	Internationales		5
532,917,328	203,405,778	918,803,337	"	Total, dépenses d'exploitation		6
350,091,210	143,696,362	606,957,689	"	Frais de transport		7
37,417,331	15,121,002	79,554,287	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
45,689,209	3,668,568	45,601,151	"	Frais de terminus		9
99,719,578	40,919,846	186,690,210	"	Frais d'administration et frais généraux		10
4,731	2,027	8,659		Nombre d'employés		11
147,335,224	53,532,014	281,624,909	\$	Rémunération totale¹		12
339,703,042	94,773,460	546,076,179	"	Total de l'actif		13
239,590,375	70,270,172	354,218,167	"	Total du passif		14
100,112,667	24,503,288	191,858,012	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
10,127	3,464	16,909	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
334	323	909	"	Camions		17
1,734	774	3,514	"	Tracteurs routiers		18
7,124	2,201	10,892	"	Semi-remorques		19
935	166	1,594	"	Autres		20
British Columbia		Northwest Territories				
	Yukon					
Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest				
165	4	7	Nbre	Transporteurs déclarants		1
520,198,154	22,524,721	22,786,569	\$	Total, recettes d'exploitation		2
324,124,114	1,508,411	4,548,952	"	Intraprovinciales		3
107,938,010	3,712,396	18,237,617	"	Interprovinciales		4
88,136,030	17,303,914	-	"	Internationales		5
502,759,442	21,464,200	21,901,981	"	Total, dépenses d'exploitation		6
362,191,846	12,344,988	13,472,135	"	Frais de transport		7
33,635,230	2,751,509	1,855,516	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
11,379,042	-	1,635,190	"	Frais de terminus		9
95,553,324	6,367,703	4,939,140	"	Frais d'administration et frais généraux		10
3,307	215	201		Nombre d'employés		11
114,759,407	7,835,711	6,433,441	\$	Rémunération totale¹		12
247,683,685	7,314,231	11,549,983	"	Total de l'actif		13
178,710,859	5,316,802	7,980,156	"	Total du passif		14
68,972,826	1,997,429	3,569,827	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
5,811	65	278	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
416	9	56	"	Camions		17
1,155	36	44	"	Tracteurs routiers		18
3,971	20	167	"	Semi-remorques		19
269	-	11	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Nota: En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication.

Figure 2.25

For-hire Trucking, 1989: Summary Statistics for International Carriers

No.			Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince-Édouard
1	Carriers reporting	No.	1,135	3	6
2	Total operating revenues	\$	5,894,886,165	5,996,549	40,211,422
3	Intraprovincial	"	2,203,289,636	633,574	2,217,058
4	Interprovincial	"	2,032,832,770	2,615,980	34,296,337
5	International	"	1,658,763,758	2,746,995	3,698,027
6	Total operating expenses	"	5,741,019,804	5,780,545	39,444,226
7	Transportation expenses	"	3,812,033,021	4,818,777	30,829,693
8	Maintenance and garage expenses	"	425,547,364	338,235	2,076,199
9	Terminal expenses	"	402,801,658	—	2,290,559
10	Administration and general expenses	"	1,100,637,761	623,533	4,247,775
11	Total number of employees	No.	50,945	25	195
12	Total salaries and wages ²	\$	1,725,701,950	469,497	4,692,668
13	Total assets	"	3,100,874,002	3,251,531	16,709,406
14	Total liabilities	"	2,178,826,908	2,861,516	12,532,133
15	Total owner's equity	"	922,047,094	390,015	4,177,273
16	Total equipment operated	No.	95,726	51	243
17	Straight trucks	"	4,704	5	20
18	Road tractors	"	20,379	12	54
19	Semi-trailers	"	64,246	34	144
20	Other	"	6,397	—	25
			Nova Scotia	New Brunswick	Québec
			Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	
1	Carriers reporting	No.	38	43	350
2	Total operating revenues	\$	91,417,948	382,563,920	615,018,514
3	Intraprovincial	"	48,695,157	84,760,755	197,008,526
4	Interprovincial	"	27,840,229	231,444,254	159,474,759
5	International	"	14,882,562	66,358,911	258,535,228
6	Total operating expenses	"	89,795,970	368,795,604	596,414,333
7	Transportation expenses	"	60,355,593	249,075,780	413,984,749
8	Maintenance and garage expenses	"	8,922,385	25,010,400	55,664,509
9	Terminal expenses	"	4,736,771	30,098,220	12,600,074
10	Administration and general expenses	"	15,781,221	64,611,204	114,165,001
11	Total number of employees	No.	984	2,898	5,168
12	Total salaries and wages ²	\$	27,695,038	80,205,730	149,999,102
13	Total assets	"	37,943,838	194,026,778	371,553,090
14	Total liabilities	"	41,584,915	118,643,760	270,837,760
15	Total owner's equity	"	(3,641,077)	75,383,018	100,715,330
16	Total equipment operated	No.	1,726	4,073	10,938
17	Straight trucks	"	205	376	494
18	Road tractors	"	400	637	2,852
19	Semi-trailers	"	866	2,951	6,400
20	Other	"	255	109	1,192

¹ Yukon and Northwest Territories domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Note: Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication.

Figure 2.25

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Statistiques sommaires concernant les transporteurs internationaux

Ontario	Manitoba	Saskatchewan			N°
385	45	34	Nbre	Transporteurs déclarants	1
3,121,086,102	367,083,570	135,093,118	\$	Total, recettes d'exploitation	2
1,263,797,325	61,805,386	27,425,763	"	Intraprovinciales	3
921,280,333	224,632,303	74,479,804	"	Interprovinciales	4
936,008,443	80,645,881	33,187,551	"	Internationales	5
3,047,421,370	362,077,583	131,977,179	"	Total, dépenses d'exploitation	6
1,939,848,526	251,350,891	93,831,338	"	Frais de transport	7
214,188,771	26,988,347	8,959,525	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
284,929,288	22,270,561	3,006,767	"	Frais de terminus	9
608,454,785	61,467,784	26,179,549	"	Frais d'administration et frais généraux	10
29,719	2,942	1,132	Nbre	Nombre d'employés	11
1,056,370,166	90,742,179	32,677,950	\$	Rémunération totale²	12
1,608,190,724	218,554,528	60,315,978	"	Total de l'actif	13
1,154,845,427	143,092,963	48,111,534	"	Total du passif	14
453,345,297	75,461,565	12,204,444	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
54,200	6,573	2,170	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
2,611	133	112	"	Camions	17
11,703	1,233	461	"	Tracteurs routiers	18
37,173	4,723	1,475	"	Semi-remorques	19
2,713	484	122	"	Autres	20
British Columbia, Yukon and Northwest Territories					
Alberta					
Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest					
104		127	Nbre	Transporteurs déclarants	1
657,679,656		478,735,366	\$	Total, recettes d'exploitation	2
238,314,229		278,631,864	"	Intraprovinciales	3
287,638,202		69,130,567	"	Interprovinciales	4
131,727,225		130,972,935	"	Internationales	5
633,318,469		465,994,525	"	Total, dépenses d'exploitation	6
427,639,865		340,297,809	"	Frais de transport	7
53,010,222		30,388,771	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
32,633,830		10,235,588	"	Frais de terminus	9
120,034,552		85,072,357	"	Frais d'administration et frais généraux	10
5,004		2,878	Nbre	Nombre d'employés	11
179,077,069		103,772,551	\$	Rémunération totale²	12
365,545,710		224,782,419	"	Total de l'actif	13
227,532,303		158,784,597	"	Total du passif	14
138,013,407		65,997,822	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
10,792		4,960	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
453		295	"	Camions	17
1,993		1,034	"	Tracteurs routiers	18
7,123		3,357	"	Semi-remorques	19
1,223		274	"	Autres	20

¹ On a regroupé les chiffres du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pour assurer la confidentialité des données.

² Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Nota: En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication.

Figure 2.26

For-hire Trucking, 1989: Operating and Income Accounts

No.		Canada 1988	Canada 1989	Newfoundland Terre-Neuve
				Number - Nombre
1	Carriers reporting	5,867	5,486	53
			Dollars	
	OPERATING REVENUES:			
2	Freight transportation revenue	9,423,479,345	10,021,682,965	69,469,040
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	188,231,556	202,734,408	1,343,843
4	TOTAL OPERATING REVENUES	9,611,710,901	10,224,417,373	70,812,883
	OPERATING EXPENSES:			
	Transportation expenses:			
5	Salaries and wages of drivers and helpers	1,513,659,887	1,620,274,601	10,336,046
6	Fuel (including fuel tax)	809,761,276	831,161,792	6,149,840
7	Tires and tubes	148,764,234	152,869,282	1,137,279
8	Other operating supplies and expenses	304,741,668	326,009,400	2,173,624
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	2,107,309,329	2,299,600,984	13,187,892
10	Piggyback expenses	65,785,984	69,297,964	22,978
11	Other (e.g., interline)	221,713,542	279,523,739	2,329,939
12	Equipment rentals	175,047,631	214,107,902	1,677,736
13	Depreciation of revenue equipment	507,618,672	534,488,336	5,514,750
14	Total transportation expenses	5,854,402,223	6,327,334,000	42,530,084
	Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):			
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	171,996,408	184,856,196	998,867
16	Other maintenance expenses	590,557,646	653,527,210	5,386,365
17	Total maintenance and garage expenses	762,554,054	838,383,406	6,385,232
	Terminal, platform and warehouse expenses:			
18	Salaries and wages of terminal employees	339,199,441	340,228,356	1,467,367
19	Other terminal expenses (including rents paid)	211,265,270	231,561,720	2,383,664
20	Total terminal expenses	550,464,711	571,790,076	3,851,031
	Administrative and general expenses:			
21	Salaries and wages	506,505,457	534,865,633	4,125,764
22	Insurance, claims and safety	259,402,139	253,256,946	1,947,065
23	Taxes and licences (excluding income tax)	153,296,823	169,619,755	1,009,682
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	480,078,913	489,309,228	2,827,306
25	Depreciation of buildings and equipment	46,495,582	51,061,377	376,042
26	Other general expenses	599,572,235	636,585,818	3,476,943
27	Total administrative and general expenses	2,045,351,149	2,134,698,757	13,762,802
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	9,212,772,137	9,872,206,239	66,529,149
	Net Income:			
29	Net motor-carrier operating revenue	398,938,764	352,211,134	4,283,734

Figure 2.26

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Compte d'exploitation et de recettes

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		N°
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Number – Nombre				
33	163	142	Transporteurs déclarants	1
Dollars				
RECETTES D'EXPLOITATION:				
52,371,256	184,933,775	440,960,341	Recettes de transport de marchandises	2
2,869,497	6,102,889	16,566,553	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
55,240,753	191,036,664	457,526,894	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:				
Frais de transport:				
5,190,631	32,710,076	44,017,133	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
3,134,448	20,225,610	28,024,401	Carburant (taxe comprise)	6
437,086	3,738,990	4,655,020	Pneus et chambres à air	7
602,532	7,180,079	12,054,787	Autres fournitures d'exploitation	8
25,401,153	37,462,429	161,687,736	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
–	270,135	220,000	Frais de transport rail-route	10
1,055,131	4,079,640	16,607,320	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
8,772	2,708,310	5,775,091	Location de matériel	12
2,366,591	11,884,817	21,733,002	Amortissement du matériel productif	13
38,196,344	120,260,086	294,774,490	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):				
533,876	3,994,097	6,429,320	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
3,109,532	16,589,093	26,839,865	Autres dépenses d'entretien	16
3,643,408	20,583,190	33,269,185	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:				
930,592	3,968,316	17,360,536	Traitements et salaires des employés de terminus	18
1,367,687	2,747,130	12,348,162	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
2,298,279	6,715,446	29,708,698	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:				
1,987,658	11,581,312	17,461,274	Traitements et salaires	21
2,183,730	4,867,792	9,176,690	Assurances, réclamations et sécurité	22
960,509	2,765,555	8,025,847	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
1,452,915	7,268,212	16,160,850	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
366,487	1,141,483	3,159,364	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
2,359,059	11,962,703	27,004,692	Autres frais généraux	26
9,310,358	39,587,057	80,988,717	Total, dépenses administratives et générales	27
53,448,389	187,145,779	438,741,090	TOTAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
Recettes nettes:				
1,792,364	3,890,885	18,785,804	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

Figure 2.26

For-hire Trucking, 1989: Operating and Income Accounts – Concluded

No.		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
		Number – Nombre			
1	Carriers reporting	1,531	1,388	208	213
		Dollars			
	OPERATING REVENUES:				
2	Freight transportation revenue	1,746,112,480	4,342,382,930	595,210,235	243,836,031
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	34,622,769	74,919,953	5,023,829	4,348,398
4	TOTAL OPERATING REVENUES	1,780,735,249	4,417,302,883	600,234,064	248,184,429
	OPERATING EXPENSES:				
	Transportation expenses:				
5	Salaries and wages of drivers and helpers	309,095,009	736,750,643	76,704,449	36,437,568
6	Fuel (including fuel tax)	196,733,913	321,995,255	47,091,189	26,066,194
7	Tires and tubes	36,339,986	53,783,459	8,466,131	4,823,919
8	Other operating supplies and expenses	69,543,854	152,015,152	18,878,075	4,407,767
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	279,634,793	897,369,824	158,143,550	72,130,312
10	Piggyback expenses	492,046	42,526,913	24,442,023	33,110
11	Other (e.g., interline)	42,488,207	168,943,720	4,911,942	780,818
12	Equipment rentals	43,212,646	103,871,217	7,776,541	6,346,833
13	Depreciation of revenue equipment	106,634,129	208,472,526	29,833,220	12,933,544
14	Total transportation expenses	1,084,174,583	2,685,728,709	376,247,120	163,960,065
	Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):				
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	32,908,562	85,733,211	7,657,607	3,749,603
16	Other maintenance expenses	154,294,893	233,627,661	36,648,265	15,681,780
17	Total maintenance and garage expenses	187,203,455	319,360,872	44,305,872	19,431,383
	Terminal, platform and warehouse expenses:				
18	Salaries and wages of terminal employees	41,846,159	205,271,908	22,660,907	3,036,855
19	Other terminal expenses (including rents paid)	34,170,334	123,763,312	23,061,875	1,045,663
20	Total terminal expenses	76,016,493	329,035,220	45,722,782	4,082,518
	Administrative and general expenses:				
21	Salaries and wages	72,974,318	241,575,953	31,684,258	15,732,976
22	Insurance, claims and safety	51,556,105	111,290,217	11,446,196	6,337,869
23	Taxes and licences (excluding income tax)	30,107,697	67,308,502	9,130,466	6,628,735
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	84,527,518	237,662,044	27,630,609	10,096,061
25	Depreciation of buildings and equipment	8,132,636	23,794,842	3,599,879	672,200
26	Other general expenses	123,056,054	263,188,820	35,612,187	15,007,616
27	Total administrative and general expenses	370,354,328	944,820,378	119,103,595	54,475,457
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	1,717,748,859	4,278,945,179	585,379,369	241,949,423
	Net Income:				
29	Net motor-carrier operating revenue	62,986,390	138,357,704	14,854,695	6,235,006

Figure 2.26

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Compte d'exploitation et de recettes – fin

Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories		N°
	Colombie- Britannique		Territoires du Nord-Ouest		
Number – Nombre					
829	902	9	15	Transporteurs déclarants	1
Dollars					
RECETTES D'EXPLOITATION:					
1,264,366,660	1,030,132,248	26,025,328	25,882,641	Recettes de transport de marchandises	2
33,541,331	22,434,535	–	960,811	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
1,297,907,991	1,052,566,783	26,025,328	26,843,452	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:					
Frais de transport:					
205,123,788	155,322,810	5,300,744	3,285,704	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
108,430,618	70,136,503	1,867,730	1,306,091	Carburant (taxe comprise)	6
21,569,320	17,334,514	300,530	283,048	Pneus et chambres à air	7
35,144,071	21,911,821	1,740,753	356,885	Autres fournitures d'exploitation	8
306,761,093	336,369,295	3,420,410	8,032,497	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
646,215	644,544	–	–	Frais de transport rail-route	10
15,108,621	22,382,736	–	835,665	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
22,013,279	20,112,438	52,054	552,985	Location de matériel	12
79,598,426	53,001,138	1,099,463	1,416,730	Amortissement du matériel productif	13
794,395,431	697,215,799	13,781,684	16,069,605	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):					
26,645,823	14,595,827	1,362,861	246,542	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
87,908,968	69,811,907	1,659,534	1,969,347	Autres dépenses d'entretien	16
114,554,791	84,407,734	3,022,395	2,215,889	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:					
31,729,723	10,525,678	211,234	1,219,081	Traitements et salaires des employés de terminus	18
18,580,800	11,433,359	91,049	568,685	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
50,310,523	21,959,037	302,283	1,787,766	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:					
75,642,717	59,641,329	741,513	1,716,561	Traitements et salaires	21
30,876,564	21,863,093	793,417	918,208	Assurances, réclamations et sécurité	22
29,089,539	13,450,413	720,213	422,597	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
57,658,456	41,296,935	1,521,813	1,206,509	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
6,565,230	2,919,504	189,789	143,921	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
81,926,601	67,494,956	3,755,995	1,740,192	Autres frais généraux	26
281,759,107	206,666,230	7,722,740	6,147,988	Total, dépenses administratives et générales	27
1,241,019,852	1,010,248,800	24,829,102	26,221,248	TOTAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
Recettes nettes:					
56,888,139	42,317,983	1,196,226	622,204	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

Figure 2.27

For-Hire Trucking, 1989: Balance Sheet

		Canada 1988	Canada 1989	Newfoundland Terre-Neuve
No.				
Dollars				
Assets:				
Current assets:				
1	Cash on hand and in bank	252,918,385	237,360,111	1,825,698
2	Accounts receivable	1,173,219,822	1,245,912,033	8,605,395
3	Prepaid expenses	103,729,861	112,549,052	1,258,319
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	75,775,134	77,385,697	302,361
5	Other current assets	302,177,029	309,483,923	3,504,675
6	Total current assets	1,907,820,231	1,982,690,816	15,496,448
Fixed assets - Original cost (motor carrier freight business):				
7	Land and buildings	638,333,875	656,523,008	7,630,423
8	Less accumulated depreciation	148,545,674	172,152,953	1,559,796
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	4,315,221,705	4,777,114,793	37,058,789
10	Less accumulated depreciation	2,321,253,980	2,602,574,058	19,018,502
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	415,451,969	452,561,092	2,996,513
12	Less accumulated depreciation	220,019,223	248,290,718	1,504,153
13	Fixed assets - Original cost (other than motor carrier business)	106,592,158	97,631,438	65,256
14	Less accumulated depreciation	49,688,872	43,673,423	57,634
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	614,511,965	660,129,884	3,085,621
16	GRAND TOTAL ASSETS	5,258,424,154	5,559,959,879	44,192,965
Liabilities and owner(s) equity:				
Current liabilities:				
17	Bank loans	403,513,907	520,326,043	2,438,418
18	Accounts payable	951,220,393	959,054,343	5,688,991
19	Other current liabilities	633,514,053	566,477,373	5,739,869
20	Total current liabilities	1,988,248,353	2,045,857,759	13,867,278
21	Long term debt	1,625,994,199	1,775,979,787	16,860,534
22	Total liabilities	3,614,242,552	3,821,837,546	30,727,812
Owner(s) equity:				
23	Capital stock	372,028,086	391,178,970	1,493,891
24	Retained earnings	1,272,153,516	1,346,943,363	11,971,262
25	Total owner(s) equity	1,644,181,602	1,738,122,333	13,465,153
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	5,258,424,154	5,559,959,879	44,192,965

Figure 2.27

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Bilan

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		N ^o
Dollars				
Actifs:				
Disponibilités:				
1,244,313	5,273,482	7,221,687	Encaisse et dépôts	1
7,605,980	23,369,936	56,049,011	Comptes à recevoir	2
972,345	1,667,258	5,251,295	Dépenses payées d'avance	3
271,010	1,650,528	2,772,130	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
273,991	4,923,363	25,163,651	Autres disponibilités	5
10,367,639	36,884,567	96,457,774	Total, disponibilités	6
Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):				
2,275,013	9,102,647	30,625,025	Terrains et bâtiments	7
507,849	2,435,569	7,741,256	Moins amortissement accumulé	8
21,834,074	99,674,212	177,755,607	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
12,535,017	59,325,969	106,197,466	Moins amortissement accumulé	10
1,342,157	7,641,127	16,904,160	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
676,511	4,339,523	9,625,049	Moins amortissement accumulé	12
2,186,822	647,044	76,530	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
1,763,061	311,399	32,604	Moins amortissement accumulé	14
2,378,556	16,787,461	35,577,625	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
24,901,823	104,324,598	233,800,346	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
Passif et avoir des actionnaires:				
Exigibilités:				
5,113,198	12,134,738	13,208,568	Emprunts bancaires	17
4,688,574	16,352,126	41,631,196	Comptes à payer	18
2,215,604	6,915,938	18,055,511	Autres exigibilités	19
12,017,376	35,402,802	72,895,275	Total, exigibilités	20
5,136,649	52,594,045	65,701,492	Dette à long terme	21
17,154,025	87,996,847	138,596,767	Total, passif	22
Avoir des actionnaires:				
1,021,049	1,482,547	14,258,020	Capital-actions	23
6,726,749	14,845,204	80,945,559	Bénéfices non repartis	24
7,747,798	16,327,751	95,203,579	Total, avoir des actionnaires	25
24,901,823	104,324,598	233,800,346	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

Figure 2.27

For-hire Trucking, 1989: Balance Sheet – Concluded

No.		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Dollars					
Assets:					
Current assets:					
1	Cash on hand and in bank	54,780,565	81,834,144	6,171,396	4,987,284
2	Accounts receivable	208,689,017	554,117,785	75,827,098	29,402,643
3	Prepaid expenses	18,532,487	40,472,751	8,042,559	4,554,465
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	19,073,182	30,078,473	3,780,663	2,517,685
5	Other current assets	38,619,896	149,121,563	26,542,613	2,650,286
6	Total current assets	339,695,147	855,624,716	120,364,329	44,112,363
Fixed assets – Original cost (motor carrier freight business):					
7	Land and buildings	93,549,759	268,750,736	65,251,997	21,972,751
8	Less accumulated depreciation	22,103,621	62,570,294	25,286,321	7,295,546
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	951,779,309	1,964,354,653	279,710,082	110,271,402
10	Less accumulated depreciation	481,677,554	1,079,037,350	152,298,460	63,442,380
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	73,383,087	204,155,676	35,720,189	7,555,741
12	Less accumulated depreciation	39,216,187	116,266,005	17,296,074	3,987,382
13	Fixed assets – Original cost (other than motor carrier business)	16,417,259	47,718,413	8,761,747	563,863
14	Less accumulated depreciation	6,956,060	24,419,357	2,184,157	157,030
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	122,268,199	293,510,441	53,453,092	7,710,418
16	GRAND TOTAL ASSETS	1,047,139,338	2,351,821,629	366,196,424	117,304,200
Liabilities and owner(s) equity:					
Current liabilities:					
17	Bank loans	76,786,290	231,030,164	60,687,104	13,592,116
18	Accounts payable	165,882,058	451,780,421	52,210,915	22,116,248
19	Other current liabilities	105,673,667	251,079,296	18,542,584	13,352,100
20	Total current liabilities	348,342,015	933,889,881	131,440,603	49,060,464
21	Long term debt	366,020,061	728,620,817	124,881,602	34,267,554
22	Total liabilities	714,362,076	1,662,510,698	256,322,205	83,328,018
Owner(s) equity:					
23	Capital stock	84,021,768	166,159,559	61,450,615	3,929,120
24	Retained earnings	248,755,494	523,151,372	48,423,604	30,047,062
25	Total owner(s) equity	332,777,262	689,310,931	109,874,219	33,976,182
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	1,047,139,338	2,351,821,629	366,196,424	117,304,200

Figure 2.27

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Bilan – fin

Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories			N°
	Colombie- Britannique		Territoires du Nord-Ouest			
Dollars						
						Actifs:
						Disponibilités:
4,987,284	37,616,012	34,488,243	1,757,899	159,388	Encaisse et dépôts	1
29,402,643	156,157,450	120,617,618	1,635,066	3,835,034	Comptes à recevoir	2
4,554,465	18,706,130	12,509,722	230,753	350,968	Dépenses payées d'avance	3
2,517,685	10,884,574	5,338,486	482,370	234,235	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
2,650,286	37,761,973	20,708,418	54,850	158,644	Autres disponibilités	5
44,112,363	261,126,139	193,662,487	4,160,938	4,738,269	Total, disponibilités	6
						Immobilisations – Coût original (entre- prise de transport):
21,972,751	111,911,592	38,378,039	2,150,392	4,924,634	Terrains et bâtiments	7
7,295,546	32,262,222	9,241,158	445,836	703,485	Moins amortissement accumulé	8
110,271,402	670,711,978	447,103,499	6,511,702	10,349,486	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
63,442,380	369,378,419	249,357,184	3,763,819	6,541,938	Moins amortissement accumulé	10
7,555,741	69,869,794	31,393,144	538,627	1,060,877	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
3,987,382	36,809,168	17,621,324	297,365	651,977	Moins amortissement accumulé	12
563,863	10,568,706	10,577,909	16,500	31,389	Immobilisations - Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
157,030	4,104,173	3,675,614	—	12,334	Moins amortissement accumulé	14
7,710,418	69,732,588	54,818,314	85,128	722,441	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
117,304,200	751,366,815	496,038,112	8,956,267	13,917,362	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
						Passif et avoir des actionnaires:
						Exigibilités:
13,592,116	58,861,461	44,259,679	471,809	1,742,498	Emprunts bancaires	17
22,116,248	103,663,188	89,584,490	3,409,333	2,046,803	Comptes à payer	18
13,352,100	81,174,981	62,669,702	91,939	966,182	Autres exigibilités	19
49,060,464	243,699,630	196,513,871	3,973,081	4,755,483	Total, exigibilités	20
34,267,554	224,576,315	149,864,269	2,176,926	5,279,523	Dette à long terme	21
83,328,018	468,275,945	346,378,140	6,150,007	10,035,006	Total, passif	22
						Avoir des actionnaires:
3,929,120	45,005,828	12,321,138	777	34,658	Capital-actions	23
30,047,062	238,085,042	137,338,834	2,805,483	3,847,698	Bénéfices non repartis	24
33,976,182	283,090,870	149,659,972	2,806,260	3,882,356	Total, avoir des actionnaires	25
117,304,200	751,366,815	496,038,112	8,956,267	13,917,362	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

Figure 2.28

For-hire Trucking, 1989: Employees and Compensation¹

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick		
1	Carriers reporting	No.	5,486	53	33	163	142	1,531	1,388
Transportation employees:									
2	Drivers (including super- visors and helpers)	No.	58,270	523	271	1,339	1,888	11,926	24,693
3	Total compensation	\$	1,870,388,586	11,640,053	5,637,960	36,072,659	51,571,883	356,463,163	856,102,932
4	Average compensation	\$	32,099	22,256	20,804	26,940	27,316	29,890	34,670
5	Other	No.	793	3	3	12	2	125	444
6	Total compensation	\$	19,525,759	65,398	65,825	160,859	44,157	2,803,150	11,378,836
7	Average compensation	\$	24,623	21,799	21,942	13,405	22,079	22,425	25,628
8	Equipment maintenance and arage employees	No.	6,702	39	27	159	291	1,271	2,860
9	Total compensation	\$	221,771,712	1,172,669	623,769	4,482,856	7,659,298	39,305,464	102,602,658
10	Average compensation	\$	33,090	30,068	23,103	28,194	26,321	30,925	35,875
11	Terminal and platform employees	No.	13,417	66	43	197	828	1,679	7,780
12	Total compensation	\$	411,139,322	1,746,966	1,121,447	4,717,871	21,007,378	50,808,908	247,892,586
13	Average compensation	\$	30,643	26,469	26,080	23,949	25,371	30,261	31,863
14	Sales tarif, advertising, administrative and other general employees	No.	19,007	156	92	424	741	3,141	7,798
15	Total compensation	\$	617,192,541	4,735,171	2,277,599	12,772,819	20,404,366	83,585,047	282,471,186
16	Average compensation	\$	32,472	30,354	24,757	30,125	27,536	26,611	36,224
17	Total number of employees	No.	98,189	787	436	2,131	3,750	18,142	43,575
18	GRAND TOTAL COMPENSATION	\$	3,140,017,920	19,360,257	9,726,600	58,207,064	100,687,082	532,965,732	1,500,448,198
19	AVERAGE COMPENSATION	\$	31,979	24,600	22,309	27,314	26,850	29,377	34,434

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.28

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Employés et rémunération¹

Manitoba	chewan	Saskat- Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord- Ouest			N°
208	213	829	902	9	15	Nbre	Transporteurs déclarants	1
							Employés affectés au transport:	
2,879	1,621	7,544	5,292	171	123	Nbre	Chauffeurs (y compris les surveillants et les aides)	2
90,037,737	41,395,236	234,355,376	176,966,692	6,318,226	3,826,669	\$	Rémunération totale	3
31,274	25,537	31,065	33,440	36,949	31,111	\$	Rémunération moyenne	4
29	13	104	54	—	4	Nbre	Autres	5
644,658	234,321	2,821,355	1,236,384	—	70,816	\$	Rémunération totale	6
22,230	18,025	27,128	22,896	—	17,704	\$	Rémunération moyenne	7
300	164	1,022	511	50	8	Nbre	Employés a l'entretien du matériel et du garage	8
8,997,561	4,413,880	33,167,485	17,392,146	1,654,859	299,067	\$	Rémunération totale	9
29,992	26,914	32,454	34,036	33,097	37,383	\$	Rémunération moyenne	10
1,032	141	1,191	399	6	55	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme	11
28,226,725	3,789,421	37,445,993	12,529,969	246,000	1,606,058	\$	Rémunération totale	12
27,351	26,875	31,441	31,403	41,000	29,201	\$	Rémunération moyenne	13
1,214	634	2,648	2,079	21	59	Nbre	Employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres	14
37,544,095	18,144,771	84,389,746	68,152,257	860,176	1,855,308	\$	Rémunération totale	15
30,926	28,620	31,869	32,781	40,961	31,446	\$	Rémunération moyenne	16
5,454	2,573	12,509	8,335	248	249		Nombre total d'employés	17
165,450,776	67,977,629	392,179,955	276,277,448	9,079,261	7,657,918	\$	TOTAL GÉNÉRAL, RÉMU- NÉRATION	18
30,336	26,420	31,352	33,147	36,610	30,755	\$	RÉMUNÉRATION MOYENNE	19

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.29

For-hire Trucking, 1989: Revenue Equipment Operated

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Matériel productif en service

	Straight trucks	Road tractors	Semi-trailers	Full trailers	Other	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Remorques	Autres	
	Number - Nombre					
Canada						
Owned - Possédés	15,904	34,525	87,579	4,397	6,367	148,772
Leased - Loués	968	4,007	13,380	331	551	19,237
Newfoundland - Terre-Neuve:						
Owned - Possédés	213	248	418	66	7	952
Leased - Loués	8	16	106	-	-	130
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:						
Owned - Possédés	105	135	241	9	32	522
Leased - Loués	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:						
Owned - Possédés	496	663	1,413	95	152	2,819
Leased - Loués	108	120	239	-	59	526
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:						
Owned - Possédés	500	945	3,196	59	96	4,796
Leased - Loués	11	85	202	4	3	305
Québec:						
Owned - Possédés	3,496	7,063	14,086	1,102	1,697	27,444
Leased - Loués	218	738	1,711	159	186	3,012
Ontario:						
Owned - Possédés	6,386	15,338	40,375	854	2,779	65,732
Leased - Loués	259	1,793	8,102	82	147	10,383
Manitoba:						
Owned - Possédés	561	1,869	7,019	408	578	10,435
Leased - Loués	15	218	568	8	-	809
Saskatchewan:						
Owned - Possédés	495	873	2,166	98	92	3,724
Leased - Loués	17	120	312	6	-	455
Alberta:						
Owned - Possédés	2,102	4,411	12,235	1,211	655	20,614
Leased - Loués	144	526	1,063	15	53	1,801
British Columbia - Colombie-Britannique:						
Owned - Possédés	1,450	2,880	6,260	485	276	11,351
Leased - Loués	184	391	1,040	57	103	1,775
Yukon:						
Owned - Possédés	16	53	39	-	-	108
Leased - Loués	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest:						
Owned - Possédés	84	47	131	10	3	275
Leased - Loués	4	-	37	-	-	41

Figure 2.30

For-hire Trucking, 1989: Estimated Annual Distance Travelled

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: Distance annuelle estimative parcourue

	Canada	New-found land Terre- Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec
	Number - Nombre					
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	5,486	53	33	163	142	1,531
	Kilometres - Kilomètres					
Straight trucks - Camions	622 748 873	5 612 523	2 782 145	23 650 611	16 047 383	144 275 720
Road tractors - Tracteurs routiers	3 357 161 944	17 459 207	10 100 386	65 573 449	105 779 013	713 290 811
Total	3 979 910 817	23 071 730	12 882 531	89 224 060	121 826 396	857 566 531
	Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon Territoires du Nord- Ouest
	Number - Nombre					
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	1,388	208	213	829	902	9 15
	Kilometres - Kilomètres					
Straight trucks - Camions	237 288 700	17 574 029	18 176 006	87 678 666	66 215 896	642 852 2 804 342
Road tractors - Tracteurs routiers	1 369 439 438	221 330 979	107 822 103	481 992 568	252 021 438	9 283 135 3 069 417
Total	1 606 728 138	238 905 008	125 998 109	569 671 234	318 237 334	9 925 987 5 873 759

Figure 2.31

For-hire Trucking, 1989: Fuel Consumption and Cost

Le camionnage pour compte d'autrui, 1989: La consommation de carburant et son coût

	Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec
Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	5,486	53	33	163	142	1,531
Litres						
Canadian fuel - Carburant canadien:						
Gasoline - Essence	72 698 077	757 221	179 624	1 477 258	1 318 215	12 209 581
Diesel	1 889 566 791	11 310 670	6 435 093	42 910 754	58 476 186	416 728 455
Propane	9 476 947	-	-	-	-	92 776
Total	1 971 741 815	12 067 891	6 614 717	44 388 012	59 794 401	429 030 812
United States fuel - Carburant des États-Unis:						
Gasoline - Essence	257 843	-	-	-	-	181 338
Diesel	95 565 506	-	-	505 634	2 176 140	16 541 651
Propane	90 850	-	-	-	-	-
Total	95 914 199	-	-	505 634	2 176 140	16 722 989
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)	831,161,792	6,149,840	3,134,448	20,225,610	28,024,401	196,733,913
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon Territoires du Nord-Ouest
Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	1,388	208	213	829	902	9
Litres						
Canadian fuel - Carburant canadien:						
Gasoline - Essence	35 654 954	3 237 597	1 825 731	8 926 867	6 872 500	70 000
Diesel	740 725 318	112 755 279	61 112 415	284 305 164	150 433 561	1 527 415
Propane	2 554 148	170 665	73 890	3 339 108	3 246 360	-
Total	778 934 420	116 163 541	63 012 036	296 571 139	160 552 421	1 597 415
United States fuel - Carburant des États-Unis:						
Gasoline - Essence	48 713	8 590	-	-	19 202	-
Diesel	40 389 272	5 274 255	7 638 491	11 694 784	7 168 649	4 176 630
Propane	90 850	-	-	-	-	-
Total	40 528 835	5 282 845	7 638 491	11 694 784	7 187 851	4 176 630
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)	321,995,255	47,091,189	26,066,194	108,430,618	70,136,503	1,867,730
						1,306,091

CHAPTER 3

MOTOR CARRIER FREIGHT QUARTERLY SURVEY, 1990

INTRODUCTION

The purpose of the Motor Carrier Freight Quarterly Survey is to provide timely provincial and territorial estimates of key variables pertaining to the for-hire trucking industry.

Data are provided on the economic performance of two sections of the for-hire trucking industry:

- the first section consists of the largest carriers, earning \$25 million or more annually, representing over 30% (in terms of revenues) of the annual motor carrier freight and household goods movers survey.
- the second section consists of all carriers, (including those with \$25 million and over) earning \$1 million or more annually, which represents over 80% of the annual motor carrier freight and household goods movers survey.

Summary results for the two sections of the for-hire trucking industry for the four quarters of 1990, are presented and analyzed in this chapter. Detailed tabulations from the survey are published on an ongoing basis in the Surface and Marine Transport Service Bulletin Catalogue Number 50-002.

For a complete description of the motor carrier freight quarterly survey, including the sample design, collection and estimation please refer to the **Methods, Data Quality and Limitations** section of this publication.

SECTION 1

Carriers with revenues of \$25 million and over:

- The 46 largest carriers in 1990 earned \$3.20 billion in operating revenues. These revenues barely covered the operating expenses of \$3.17 billion.
- These carriers represented 38.3% of the total industry revenues for 1990 covered by the quarterly survey.
- Of the 46 largest carriers, 29 carriers were classified as general freight carriers. The remaining 17 were involved mainly in the transportation of bulk and other commodities requiring specialized equipment. The annual operating ratio for both types of carriers was the same, at 0.989, although this ratio varied from quarter to quarter.

CHAPITRE 3

ENQUÊTE TRIMESTRIELLE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES, 1990

INTRODUCTION

La présente enquête a pour objet de produire des estimations provinciales et territoriales actuelles des principales variables concernant le camionnage pour compte d'autrui.

Elle fournit des données sur la performance économique des deux sections du secteur du camionnage pour compte d'autrui:

- La première section se compose des plus importants transporteurs qui génèrent \$25 millions ou plus par année et qui, en termes de recettes, représentent 30% de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement.
- La deuxième section se compose de tous les transporteurs qui génèrent \$1 million ou plus par année, y compris ceux réalisant des recettes à l'ordre de \$25 millions ou plus. Ces transporteurs représentent plus de 80% de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement.

Les résultats sommaires des quatre trimestres de 1990 pour les deux sections du secteur du camionnage pour compte d'autrui sont présentés et analysés dans le présent chapitre. Les totalisations détaillées de l'enquête sont publiées régulièrement dans le Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime, numéro 50-002 au catalogue.

On peut obtenir une description complète de l'enquête trimestrielle sur le camionnage, y compris le plan de l'échantillon et les méthodes de collecte et d'estimation, en se référant à la section sur les **méthodes, qualité et limites des données** de cette publication.

SECTION 1

Transporteurs ayant des recettes de \$25 millions et plus:

- En 1990, les 46 plus importants transporteurs ont généré \$3,20 milliards de recettes d'exploitation. Ces recettes étaient à peine suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation qui se sont chiffrées à \$3,17 milliards.
- Ces transporteurs ont représenté 38,3% des recettes d'exploitations totales de l'ensemble du secteur couvert par l'enquête trimestrielle.
- Sur ces 46 plus importants transporteurs, 29 ont été classés comme transporteurs de fret ordinaire. Les 17 autres s'occupaient surtout du transport de marchandises en vrac et d'autres marchandises nécessitant un matériel spécialisé. Le ratio d'exploitation annuel des deux types de transporteurs a été le même, soit 0,989, bien qu'il ait varié d'un trimestre à l'autre.

Figure 3.1

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1990: Carriers earning \$25 million or more annually
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises: Transporteurs qui génèrent \$25 millions ou plus par année

	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
			\$ '000,000		
Operating Revenues – Recettes d'exploitation					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	636.3	671.7	654.3	629.3	2,591.6
International movements – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	89.8	87.9	81.5	78.0	337.2
Out of Canada – à partir du Canada	68.8	71.1	67.6	66.6	274.1
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	794.9	830.7	803.4	773.9	3,202.9
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris les avantages sociaux)	297.0	302.3	287.0	288.9	1,175.2
Fuel expenses (excluding fuel used by owner operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	49.6	48.5	46.5	52.7	197.3
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	169.5	174.7	167.4	164.1	675.7
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	54.1	61.5	61.5	63.6	240.7
Other expenses – Autres dépenses	222.2	223.2	218.9	214.0	878.3
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	792.5	810.3	781.2	783.2	3,167.2
			000 000 KM		
Distance Travelled – Distance parcourue					
– by company employees – par les employés de la société	256.2	266.1	246.6	244.5	1 013.4
– by owner operators – par les chauffeurs contractants	248.1	244.4	234.7	228.9	956.1
Total Distance Travelled – Total distance parcourue	504.2	510.4	481.3	473.3	1 969.2
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.997	0.975	0.972	1.012	0.989

Note: Components may not add up to totals due to rounding. – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.2

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1990: General freight carriers earning \$25 million or more annually
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises: Transporteurs de fret général qui génèrent \$25 millions ou plus par année

	Total 29 Carriers – Total 29 Entreprises				
	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
	\$ '000,000				
Operating Revenues – Recettes d'exploitation					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	415.5	431.5	411.9	400.4	1,659.3
International movements – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	66.5	64.3	58.4	57.0	246.2
Out of Canada – à partir du Canada	41.3	43.1	38.3	38.6	161.3
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	523.4	539.0	508.6	496.0	2,067.0
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris les avantages sociaux)	205.9	212.1	201.1	203.5	822.6
Fuel expenses (excluding fuel used by owner operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	30.0	29.3	27.4	32.4	119.1
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	96.5	99.9	89.7	86.1	372.2
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	45.0	51.2	51.4	53.6	201.2
Other expenses – Autres dépenses	143.0	134.5	124.4	126.5	528.4
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	520.4	527.0	494.0	502.1	2,043.5
	000 000 KM				
Distance Travelled – Distance parcourue					
– by company employees – par les employés de la société	139.4	146.8	131.9	137.8	555.9
– by owner operators – par les chauffeurs contractants	147.8	142.9	127.9	123.0	541.6
Total Distance Travelled – Total distance parcourue	287.2	289.7	259.8	260.8	1 097.5
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.994	0.978	0.971	1.012	0.989

Note: Components may not add up to totals due to rounding. – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.3

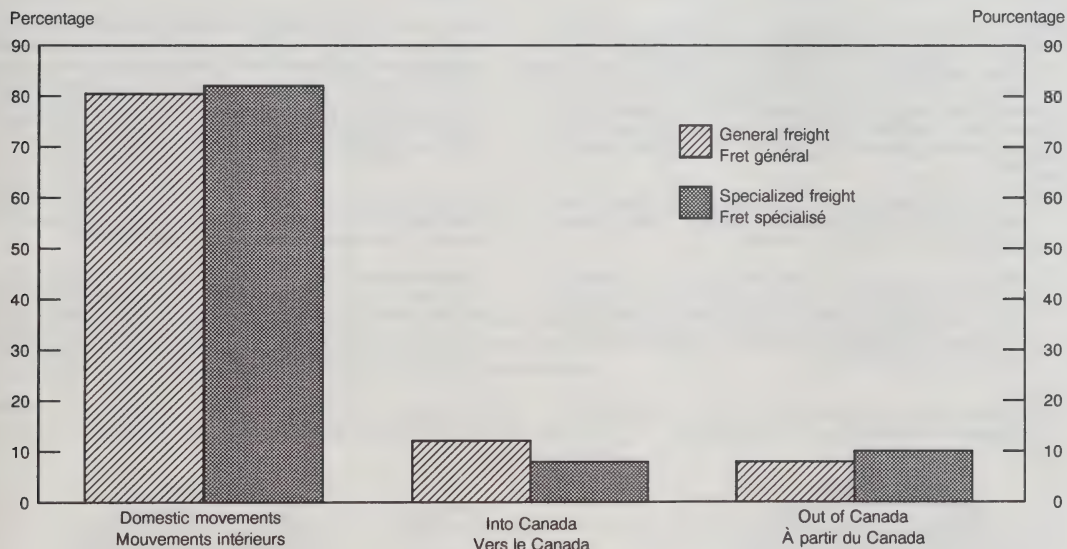
Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1990: Specialized freight carriers earning \$25 million or more annually
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises: Transporteurs de fret spécialisé qui génèrent \$25 millions ou plus par année

	Total 17 Carriers – Total 17 Entreprises				
	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
	\$ '000,000				
Operating Revenues – Recettes d'exploitation					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	220.7	240.2	242.5	228.9	932.3
International movements – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	23.3	23.6	23.1	20.9	90.9
Out of Canada – à partir du Canada	27.5	28.0	29.2	28.0	112.7
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	271.5	291.7	294.8	277.8	1,135.8
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris les avantages sociaux)	91.1	90.2	85.9	85.4	352.6
Fuel expenses (excluding fuel used by owner operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	19.7	19.2	19.1	20.2	78.2
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	73.0	74.8	77.7	77.9	303.4
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	9.2	10.3	10.1	10.0	39.6
Other expenses – Autres dépenses	79.3	88.7	94.5	87.5	350.0
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	272.2	283.3	287.3	281.0	1,123.8
	000 000 KM				
Distance Travelled – Distance parcourue					
– by company employees – par les employés de la société	116.8	119.3	114.7	106.7	457.5
– by owner operators – par les chauffeurs contractants	100.3	101.5	106.8	105.9	414.5
Total Distance Travelled – Total distance parcourue	217.0	220.8	221.5	212.6	871.9
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	1.002	0.971	0.974	1.011	0.989

Note: Components may not add up to totals due to rounding. – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

- The operating ratio experienced by the largest carriers was much worse in Quarters 1 and 4 compared with Quarters 2 and 3. This may be explained by increased transportation activity during the spring and summer months and also higher costs of operation during the first and fourth quarters.
- Les plus grands transporteurs ont enregistré un ratio d'exploitation beaucoup plus élevé aux premier et quatrième trimestres qu'aux deuxième et troisième trimestres. Ceci pourrait être expliqué par une recrudescence des activités de transportation au cours des mois du printemps et de l'été ainsi que par des coûts d'exploitation plus élevés au cours du premier et du quatrième trimestre.
- For 1990, 80.9% of the revenues were generated domestically while 19.1% were from international movements, up from 16.0% in 1989. Revenues generated from international movements into Canada were 23.0% higher than the revenues from movements out of Canada.
- En 1990, les mouvements intérieurs ont rapporté 80,9 % des recettes, alors que 19,1 % provenaient des mouvements internationaux, soit une augmentation par rapport à 16,0 % en 1989. Les recettes provenant des mouvements internationaux à destination du Canada étaient de 23,0 % de plus que celles provenant des mouvements destinés à l'extérieur du Canada.
- Figure 3.4 portrays a comparative distribution of operating revenues of general freight and specialized freight carriers. A higher proportion (2% more) of revenues of carriers involved with specialized freight are generated from domestic shipments. Also revenues of specialized freight carriers, going out of Canada exceed those coming into Canada.
- La figure 3.4 présente une comparaison de la distribution des recettes d'exploitation entre les transporteurs de fret général et ceux de fret spécialisé. Une plus grande proportion (2 % de plus) des recettes des transporteurs de fret spécialisé provenait des mouvements intérieurs. Les recettes des transporteurs de fret spécialisé dont la destination était à l'extérieur du Canada surpassaient aussi ceux à destination du Canada.

Figure 3.4
Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1990: Distribution of Total Operating Revenues
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, les transporteurs les plus importants, 1990: Répartition des recettes d'exploitation totales



- As shown in figure 3.6, the larger carriers spend a higher proportion (37.1%) of their expenses on salaries and wages compared to all carriers (32.6%). Payments to owner operators are roughly the same proportion while a higher proportion of expenses of all carriers are absorbed by fuel, other purchased transportation and other expenses.
- Comme le montre la figure 3.6, les plus grands transporteurs ont consacré une plus grande part (37,1 %) de leurs dépenses d'exploitation en traitements et salaires comparativement à 32,6 % pour tous les transporteurs pris ensemble. Les versements aux chauffeurs contractants représentaient plus ou moins la même proportion des dépenses, alors qu'une proportion plus élevée des dépenses ont été utilisée pour couvrir les coûts de carburants, les autres achats liés aux transports et les autres dépenses.

SECTION 2

All carriers with revenues of \$1 million and over:

- For carriers earning \$1 million or more annually, operating revenues for 1990 totalled \$8.37 billion. The corresponding operating expenses were \$8.18 billion resulting in an operating ratio of 0.977.
- This overall ratio of 0.977 is better than the ratio of 0.989 experienced by the largest 46 carriers in 1990 (section 1), but a deterioration compared to the overall ratio of 0.957 in 1989.
- Revenues generated domestically have declined from 82.0% in 1989 to 81.0% in 1990. The revenues generated from international movements originating in the United States in 1990 were 20.5% higher than those going out of Canada.
- Similar to the experience of large carriers, all carriers reported higher operating ratios for the first and fourth quarters compared to the second and the third quarters. The third quarter accounted for 25.6% of the annual operating revenues followed by the second quarter at 25.5%, the first quarter at 24.5% and the fourth quarter at 24.4%.
- While the annual operating ratio was 0.977, it varied from 0.954 in the third quarter to 0.995 in the fourth quarter. The annual operating ratio also varied from province to province, with carriers domiciled in the Yukon showing the best ratio at 0.880 while those in the Northwest Territories, Newfoundland and Nova Scotia were not able to cover their expenses from their operating revenues, as shown by operating ratios greater than 1.00.
- A major proportion, 40.5% of total operating revenues was generated by carriers domiciled in Ontario. These carriers experienced an operating ratio of 0.979.
- Salaries and wages accounted for 32.6% of operating expenses in 1990, fuel for 7.5%, payments to owner operators 21.9% and other purchased transportation for 8.2%. The remaining 29.8% were other expenses such as maintenance, administration, insurance, etc.
- The total distance travelled over the year was about 6 billion kilometres, generating about \$1.40 per kilometre.

SECTION 2

Tous les transporteurs ayant des recettes de \$1 million et plus:

- En 1990, les transporteurs, générant \$1 million ou plus par an, ont rapporté des recettes d'exploitation totales de \$8,37 milliards. Les dépenses d'exploitation étaient de \$8,18 milliards, ce qui en est résulté un ratio d'exploitation de 0,977.
- Ce ratio d'ensemble de 0,977 est meilleur que le ratio de 0,989 enregistré en 1990 par les 46 plus importants transporteurs de la section 1, mais constitue une détérioration par rapport au ratio d'ensemble de 0,957 enregistré en 1989.
- Les recettes provenant des mouvements intérieurs ont diminué pour passer de 82,2 % en 1989 à 81,0 % en 1990. Les recettes des mouvements internationaux en provenance des États-Unis en 1990 étaient de 20,5 % de plus que celles des mouvements destinés à l'extérieur du Canada.
- Comme dans le cas des importants transporteurs, tous les transporteurs ont déclaré des ratios d'exploitation plus élevés aux premier et quatrième trimestres qu'aux deuxième et troisième trimestres. Le troisième trimestre a compté pour 25,6 % des recettes d'exploitation annuelles, suivi de 25,5 % au deuxième trimestre, 24,5 % au premier trimestre et 24,4 % au quatrième trimestre.
- Bien que le ratio d'exploitation annuel se soit établi à 0,977, il a varié entre 0,954 au troisième trimestre et 0,995 au quatrième trimestre. Il a également varié d'une province à l'autre. Avec 0,880, les transporteurs domiciliés au Yukon ont enregistré le meilleur ratio alors que ceux des Territoires du Nord-Ouest, de la Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse n'ont pas pu couvrir leurs dépenses d'exploitation comme l'indique leur ratio de plus de 1,00.
- Une grande partie des recettes d'exploitation totales, soit 40,5 %, a été générée par les transporteurs domiciliés en Ontario. Ces derniers ont enregistré un ratio d'exploitation de 0,979.
- Les traitements et les salaires ont représenté de 32,6 % des dépenses d'exploitation en 1990, le carburant, 7,5 %, les versements aux chauffeurs contractants, 21,9 et l'achat d'autres services de transport, 8,2 %. Les autres dépenses telles que l'entretien, l'administration, les assurances, etc. ont figuré pour 29,8 %.
- La distance totale parcourue pendant l'année était de 6 milliards de kilomètres environ, produisant ainsi à peu près \$1,40 par kilomètre.

Figure 3.5

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1990: All carriers: Summary Tabulations**Enquête trimestrielle sur tous les transporteurs routiers de marchandises, 1990: Totalisations sommaires**

	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
Number of Carriers Sampled - Nombre de transporteurs échantillonnés	424	424	424	424	--
Number of Carriers - Nombre de transporteurs	1,361	1,361	1,361	1,361	--
Operating Revenues - Recettes d'exploitation			\$ 000 000		
Domestic movements - Mouvements intérieurs	1,638.8	1,723.8	1,736.3	1,680.3	6,779.2
International movements - Mouvements internationaux					
Into Canada - vers le Canada	221.4	221.1	217.8	208.7	869.0
Out of Canada - à partir du Canada	186.8	191.4	188.0	155.2	721.4
Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	2,047.0	2,136.3	2,142.0	2,044.2	8,369.5
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation					
Salaries and wages (including benefits) - Rémunération (y compris les avantages sociaux)	663.1	666.7	667.2	667.1	2,664.1
Fuel expenses(excluding fuel used by owner operators) - Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	164.8	160.2	163.7	184.3	673.0
Owner operator expenses - Dépenses des chauffeurs contractants	432.7	446.8	447.6	462.6	1,789.7
Other purchased transportation - Autres achats liés au transport	142.4	166.6	163.6	142.0	614.6
Other expenses -Autres dépenses	617.3	639.3	602.0	577.3	2,435.9
Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation	2,020.3	2,079.7	2,043.8	2,033.3	8,177.1
Distance Travelled - Distance parcourue			000 000 KM		
- by company employees - par les employés de la société	773.8	832.9	783.8	995.1	3 385.6
- by owner operators - par les chauffeurs contractants	634.2	653.6	648.8	661.4	2 598.0
Total Distance Travelled - Total, distance parcourue	1 408.0	1 486.5	1 432.7	1 656.5	5 983.7
Operating Ratio - Ratio d'exploitation:	0.987	0.974	0.954	0.995	0.977

Note: Components may not add up to totals due to rounding. - Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.6

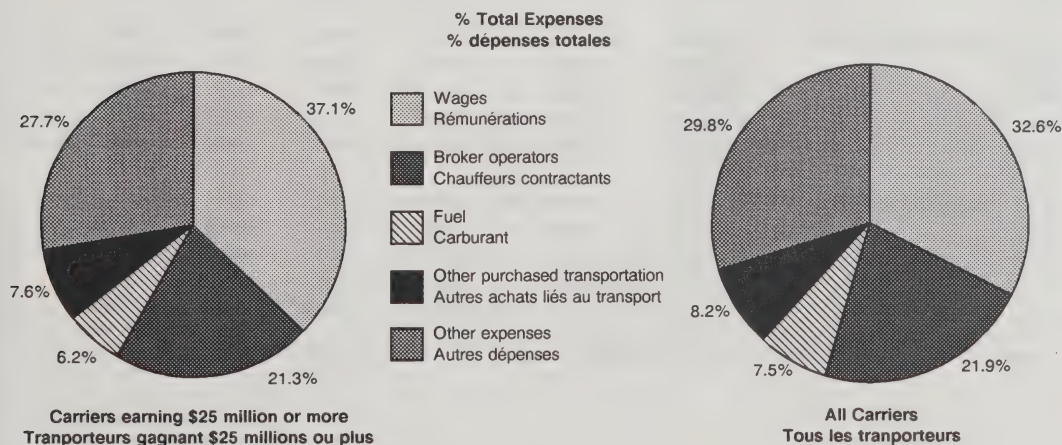
Motor Carrier Freight Quarterly Survey: A Comparison of All Carriers and Largest Carriers**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises: Une comparaison de tous les transporteurs et les transporteurs les plus importants**

Figure 3.7

Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, Revenues and Expenses by Province and Territory of Domicile, 1990

No.	Province or Territory of Domicile		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
\$ '000,000								
Operating Revenues								
1	Domestic movements	Quarter 1	9.3	7.9	23.3	60.5	293.6	616.0
2		Quarter 2	10.8	9.3	23.1	76.8	302.6	646.0
3		Quarter 3	14.3	9.6	24.3	69.2	277.7	633.6
4		Quarter 4	12.4	8.9	25.9	74.4	261.9	625.2
5		Total	46.8	35.7	96.6	280.9	1 135.8	2 520.8
International movements								
6	Into Canada	Quarter 1	0.8	0.6	4.2	10.1	25.7	144.1
7		Quarter 2	0.8	0.6	4.8	10.1	23.2	136.7
8		Quarter 3	0.5	0.3	4.9	9.2	21.4	126.4
9		Quarter 4	0.8	0.8	4.6	9.7	24.9	129.5
10		Total	2.9	2.3	18.5	39.1	95.2	536.7
International movements								
11	Out of Canada	Quarter 1	0.2	0.2	4.0	12.2	27.7	96.1
12		Quarter 2	0.2	0.3	4.5	10.3	24.0	101.3
13		Quarter 3	0.2	0.9	3.7	12.8	30.2	72.5
14		Quarter 4	0.1	0.8	2.0	11.2	33.8	65.6
15		Total	0.7	2.2	14.2	46.5	115.7	335.5
16	Total Operating Revenues	Quarter 1	10.4	8.7	31.5	82.8	347.0	856.2
17		Quarter 2	11.8	10.1	32.4	97.3	349.8	884.0
18		Quarter 3	14.9	10.8	32.9	91.2	329.3	832.6
19		Quarter 4	13.4	10.5	32.4	95.4	320.6	820.3
20		Total	50.5	40.1	129.2	366.7	1 346.7	3 393.1
21	Total Operating Expenses	Quarter 1	11.3	8.8	33.1	78.5	350.7	846.9
22		Quarter 2	11.8	9.8	33.0	94.6	339.9	857.4
23		Quarter 3	14.5	10.7	34.0	87.3	322.8	798.8
24		Quarter 4	14.3	10.6	32.0	93.6	318.9	818.6
25		Total	51.9	39.9	132.1	354.0	1 332.3	3 321.7
26	Operating Ratio	Quarter 1	1.094	1.009	1.051	0.948	1.011	0.989
27		Quarter 2	0.999	0.966	1.018	0.973	0.972	0.970
28		Quarter 3	0.968	0.987	1.033	0.957	0.980	0.959
29		Quarter 4	1.069	1.009	0.988	0.981	0.995	0.998
30		Total	1.028	0.995	1.022	0.965	0.989	0.979

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Figure 3.7

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1990: Recettes et dépenses selon la province ou le territoire de domicile

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Province ou territoire de domicile			Nº
\$ '000,000										
Recettes d'exploitation										
120.3	36.2	235.1	230.2	0.9	5.5	1,638.8	Trimestre 1	Mouvements intérieurs	1	
121.7	42.2	274.1	210.5	1.2	5.7	1,723.8	Trimestre 2		2	
129.9	40.7	309.2	220.2	1.8	5.7	1,736.3	Trimestre 3		3	
139.2	46.3	258.7	221.7	1.1	4.6	1,680.3	Trimestre 4		4	
511.1	165.4	1 077.1	882.6	5.0	21.5	6,779.2	Total		5	
Mouvements internationaux										
8.7	3.5	13.1	10.6	--	—	221.4	Trimestre 1	vers le Canada	6	
9.8	4.0	19.6	11.4	—	—	221.1	Trimestre 2		7	
11.0	7.1	25.6	11.4	--	—	217.8	Trimestre 3		8	
9.7	3.8	12.5	12.3	—	—	208.7	Trimestre 4		9	
39.2	18.4	70.8	45.7	—	—	869.0	Total		10	
Mouvements internationaux										
8.0	4.7	17.2	11.3	5.0	—	186.8	Trimestre 1	à partir du Canada	11	
7.7	4.5	24.2	8.8	5.6	—	191.4	Trimestre 2		12	
7.5	4.3	38.4	11.6	5.8	—	188.0	Trimestre 3		13	
6.5	3.9	14.8	10.2	6.2	—	155.2	Trimestre 4		14	
29.7	17.4	94.6	41.9	22.6	—	721.4	Total		15	
137.1	44.5	265.5	252.1	5.9	5.5	2,047.0	Trimestre 1	Total, recettes d'exploitation	16	
139.2	50.7	317.9	230.6	6.8	5.7	2,136.3	Trimestre 2		17	
148.4	52.1	373.1	243.3	7.7	5.7	2,142.0	Trimestre 3		18	
155.4	54.0	286.1	244.2	7.2	4.6	2,044.2	Trimestre 4		19	
580.1	201.3	1 242.6	970.2	27.6	21.5	8,369.5	Total		20	
135.6	43.6	261.2	239.6	5.4	5.8	2,020.3	Trimestre 1	Total, dépenses d'exploitation	21	
134.8	48.3	311.8	226.7	5.4	6.1	2,079.7	Trimestre 2		22	
140.9	47.4	342.0	232.6	6.5	6.4	2,043.8	Trimestre 3		23	
152.1	50.7	287.5	242.9	7.0	5.0	2,033.3	Trimestre 4		24	
563.4	190.0	1 202.5	941.8	24.3	23.3	8,177.1	Total		25	
0.989	0.980	0.984	0.950	0.912	1.049	0.987	Trimestre 1	Ratio d'exploitation	26	
0.968	0.953	0.981	0.983	0.795	1.075	0.973	Trimestre 2		27	
0.949	0.910	0.917	0.956	0.844	1.108	0.954	Trimestre 3		28	
0.979	0.939	1.005	0.995	0.968	1.090	0.995	Trimestre 4		29	
0.971	0.944	0.968	0.971	0.880	1.084	0.977	Total		30	

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

CHAPTER 4

FOR-HIRE TRUCKING (COMMODITY ORIGIN AND DESTINATION) SURVEY

DOMESTIC ACTIVITY

Introduction

This section of the publication pertains strictly to the intercity movement of goods and products within Canada. The results presented here are based on the 1989 For-Hire Trucking Survey, commonly known as the Trucking Origin-Destination Survey. Starting in 1989, the survey is conducted on a quarterly basis, rather than annually. The statistics dealing with intercity commodity shipments between Canada and the United States are discussed in Chapter 5.

Objective of the Survey

The objective of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is to measure the output of the intercity for-hire trucking industry in order to produce reliable estimates of revenue, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements within and between provinces, territories and major cities. Ratios such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment are also derived from the estimates.

Universe

The universe of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (discussed in Chapter 2). Canadian-domiciled carriers with annual intercity trucking revenue of \$500,000 or more were selected. Intercity is defined as a distance travelled of 25 kilometres or more.

The carriers selected for the universe were stratified according to type of operation and area of operation to create a survey frame. These carriers were further divided into two revenue classes based on annual intercity revenue. The revenue classes are:

- Class I:** carriers with annual intercity revenue of \$12 million and over;
- Class II:** carriers with annual intercity revenue between \$500,000 and \$12 million.

A survey sample is drawn from the frame. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers are included in the sample for every quarter. The Class II firms are divided into take-all and take-some carriers. "Take-all" carriers are companies that must be included in the sample every quarter because they represent a sector of the industry in which there are very few firms. "Take-some" carriers are in a sector (stratum) of the industry which is very well represented, and therefore, are usually only included in the sample one quarter of the year.

CHAPITRE 4

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

TRAFIC INTÉRIEUR

Introduction

La présente section porte uniquement sur le transport interurbain intérieur de biens et de produits. Les résultats présentés ici proviennent de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de 1989, mieux connue sous le nom d'enquête sur le camionnage (origine et destination). Dès 1989, l'enquête sera faite à chaque trimestre au lieu d'annuellement. Le chapitre 5 présente les résultats concernant les expéditions interurbaines de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

Objectif de l'enquête

L'enquête vise à évaluer l'activité du secteur du camionnage interurbain pour compte d'autrui en vue d'établir des estimations fiables selon les recettes, le nombre de tonnes et de tonne-kilomètres pour les mouvements de marchandises à l'intérieur de et entre les provinces, les territoires et les grandes villes. Certains ratios, comme le ratio des recettes par tonne, des recettes par expédition et le poids par expédition ont également été établis à partir des estimations.

Univers

L'univers de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est tiré de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement (discuté au chapitre 2). Les transporteurs domiciliés au Canada dont les recettes de transport interurbain sont de 500 000 dollars ou plus ont été sélectionnés. (Le transport interurbain correspond aux déplacements de marchandises sur une distance de 25 kilomètres ou plus.)

Ces transporteurs ont été stratifiés selon le genre d'activités et le secteur d'exploitation du transporteur pour permettre la création d'une base de sondage. Ces transporteurs ont été répartis selon les recettes totales annuelles, en deux catégories.

- Catégorie I:** comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain totalisent 12 millions de dollars et plus.
- Catégorie II:** comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se chiffrent entre 500 000 dollars et moins de 12 millions de dollars.

Un échantillon est tiré de la base de sondage. A cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie I sont inclus dans l'échantillon et ce, pour tous les trimestres. Les transporteurs de la catégorie 2 sont en deux groupes: les transporteurs qui sont inclus dans l'échantillon pour tous les trimestres parce qu'ils représentent un secteur de l'industrie dans lequel il n'y a que quelques compagnies; et les transporteurs qui sont dans un secteur de l'industrie bien représenté et par conséquent ils sont habituellement inclus dans l'échantillon une fois par année.

Once the carriers were chosen, a second stage of sampling, i.e., a systematic sample of shipping documents was carried out. The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment; a description of the commodity or commodities carried; the weight; and the transportation revenue earned.

For further information describing the For-Hire Trucking Survey, its methodology and the reliability of the estimates, please refer to Chapter 8 - **Methods, Data Quality and Limitations**.

NATIONAL TRAFFIC

- In 1989, Class I and II carriers involved in domestic intercity trucking activity earned revenue of \$5.4 billion, an increase of 5.0% from revenue reported in 1988.
- Over the period 1985 to 1989, intercity trucking revenue for Class I and II carriers have steadily grown from \$4.5 billion to \$5.4 billion.
- The total tonnage of commodities transported by Class I and II carriers in 1989 dropped by 8.3% from 1988, reaching 162 million tonnes.
- The number of shipments carried (31.3 million) increased by 3.8% from the level in 1988.
- Average revenue per shipment has remained the same in the last 3 years. The weight per shipment showed a similar pattern until 1988 but continued to drop in 1989.

Figure 4.1

For-hire Trucking, 1986 to 1989: Selected Estimates

Camionnage pour compte d'autrui, 1986 à 1989: Certaines estimations

		1986	1987	1988	1989
Revenues - Recettes	\$000	4,697,183	4,867,841	5,184,488	5,442,880
Tonnes - Tonnes	'000	154 714	168 757	177,103	162 466
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	48 930 433	57 320 019	57 888 346	54 405 097
Shipments - Livraisons	No	29,746,605	28,128,437	30,137,301	31,280,926
Revenues/Shipment ¹ - Recettes/Livraison ¹	\$	158	173	172	174
Weight/Shipment ¹ - Poids/Livraison ¹	kg	5 201	6 000	5 877	5 193

¹ For an explanation of the methods used in calculating these ratios see Methods, Data quality and Limitations section.

¹ La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section Méthodes, qualité et limites des données.

REGIONAL TRAFFIC

These data are illustrated in Figure 4.2:

- Revenue increased for all regions in 1989 compared to 1988. Revenue showed the largest gain for shipments originating in Ontario, up 7.8% from 1988. Quebec also recorded an increase of 5.1% in revenue generated from originating shipments.
- The tonnage originating from each region was lower in 1989 compared to 1988.
- The number of shipments originating in each region remained relatively constant with the exception of Ontario, where an increase was recorded.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième niveau d'échantillonnage, c.-à-d., un échantillon systématique des livraisons a été sélectionné. On a recueilli pour chacune des livraisons sélectionnées, l'origine et la destination de la livraison, une description de la marchandise (ou marchandises) transportée(s), le poids et les recettes du transport.

D'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, aux méthodes et à la fiabilité des estimations se trouvent au chapitre 8, intitulé **Méthodes, qualité et limites de données** de la présente publication.

TRAFIC NATIONAL

- En 1989, les transporteurs routiers interurbains canadiens des catégories I et II ont enregistré des recettes de 5,4 milliards de dollars, en hausse de 5,0 % par rapport à 1988.
- Au cours de la période 1985-1989, les recettes des transporteurs routiers interurbains canadiens des catégories I et II ont continué d'augmenter pour passer de 4,5 milliards de dollars à 5,4 milliards de dollars.
- Le tonnage total de marchandises transportées par les entreprises des catégories I et II en 1989 a diminué de 8,3 % par rapport à 1988, atteignant 162 millions de tonnes.
- Le nombre d'expéditions (31,3 millions) a augmenté de 3,8 % par rapport à 1988.
- Les recettes moyennes par expéditions ont pas varié au cours des trois derniers années. On a observé la même tendance en ce qui concerne le poids moyen par expédition jusqu'à 1988 mais il a diminué en 1989.

TRAFIC RÉGIONAL

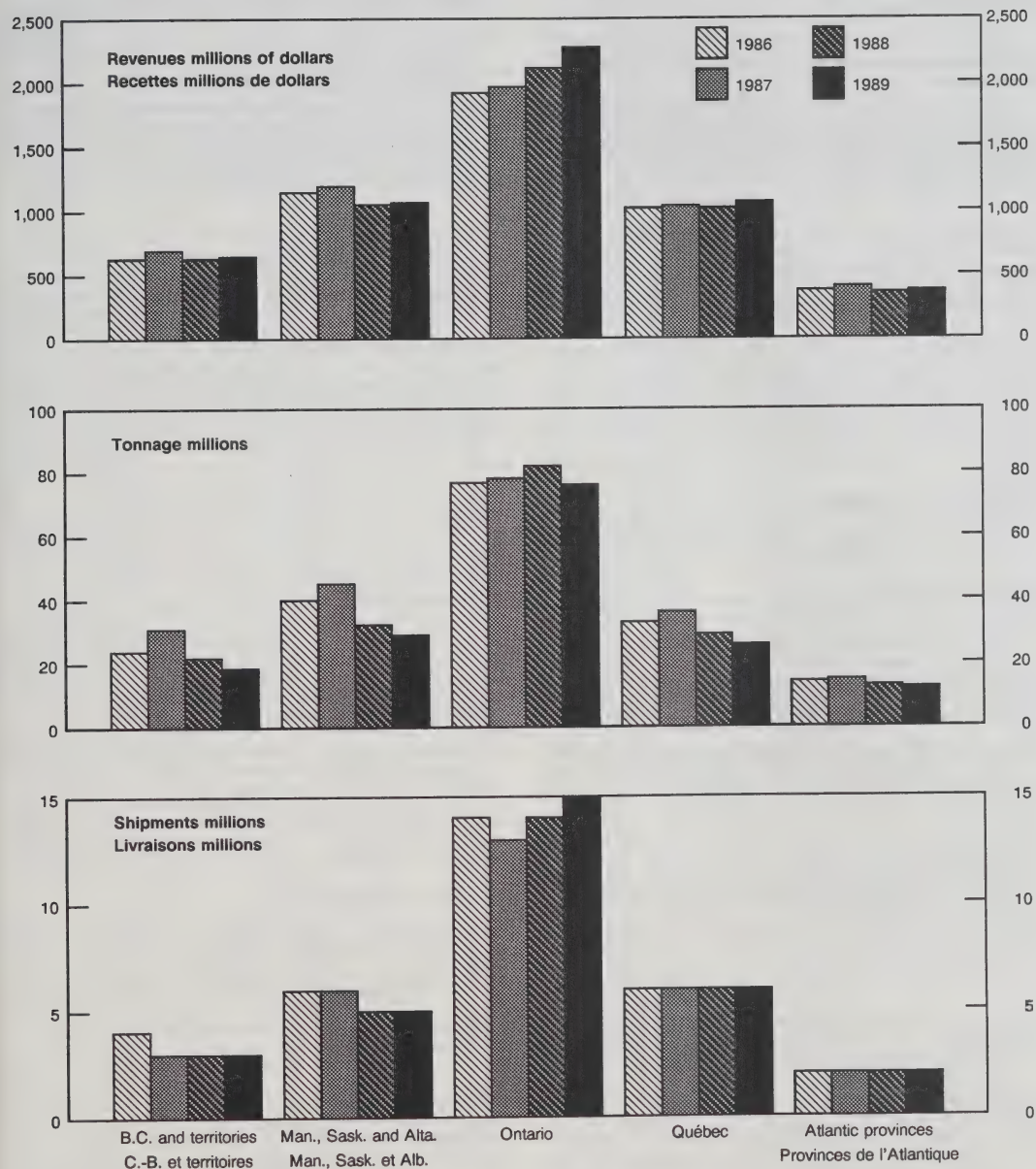
Tel qu'on peut observer à la figure 4.2.

- Les recettes de transport pour toutes les régions, ont augmenté en 1989 par rapport à 1988. Les recettes des livraisons provenant de l'Ontario ont montré le changement le plus grand, une hausse de 7,8 % comparativement à 1988. Le Québec, aussi, a enregistré une augmentation de recettes de 5,1 %.
- Au cours de 1989, les tonnages provenant de chaque région ont diminué par rapport à 1988.
- Le nombre d'expéditions par région n'a pas beaucoup varié depuis la dernière année sauf pour l'Ontario qui a connu une augmentation.

Figure 4.2

For-hire Trucking, 1986-1989: Selected Estimates by Originating Region

Camionnage pour compte d'autrui, 1986-1989: Certaines estimations selon la région d'origine



PROVINCIAL TRAFFIC

Intraprovincial estimates for revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments for Class I and II carriers are shown in Figure 4.3.

- Almost one-half of all intraprovincial trucking activity occurred in Ontario, whether measured in revenue, tonnes, or number of shipments.

Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta accounted for the major portion of intraprovincial traffic in Canada. These four provinces were responsible for 89.5% of intraprovincial revenue, 87.8% of the tonnage, 87.5% of the tonne-kilometres, and 88.6% of the shipments.

Figure 4.3

For-hire Trucking, 1989: Intraprovincial Traffic

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Volume de transport intraprovincial

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne-Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000	%	'000	%	'000	%	No. - Nbre	%
Ontario	1,409,403	46.9	68 902	51.4	10 303 437	42.3	11,188,725	51.4
Quebec - Québec	575,053	19.2	19 815	14.8	3 906 176	16.0	3,977,761	18.3
British Columbia - Colombie-Britannique	380,812	12.7	15 748	11.8	3 432 607	14.1	2,163,270	9.9
Alberta	320,834	10.7	13 195	9.8	3 660 793	15.0	1,963,905	9.0
Other Intraprovincial Movements - Autres mouvements intraprovinciaux	316,453	10.5	16 309	12.2	3 046 595	12.5	2,468,779	11.3
Total, Intraprovincial	3,002,555	100.0	133 969	100.0	24 349 609	100.0	21,762,440	100.0

Figure 4.4 presents the top five interprovincial pairs. In 1989, they remained relatively constant in terms of their share of the total in all categories - revenue, tonnes, tonne-kilometres and shipments. The majority of interprovincial movements, however, still occurred between the provinces of Ontario and Quebec.

- Together, the Ontario and Quebec pairs accounted for 25.8% of the revenues, 34.3% of the tonnage and 37.3% of the shipments.

TRAFFIC PROVINCIAL

La figure 4.3 présente, au niveau intraprovincial, les estimations des recettes, du tonnage, des tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions pour les transporteurs des catégories I et II.

- L'Ontario représentait près de la moitié des activités du camionnage intraprovinciaux, autant sur le plan des recettes, du tonnage ou du nombre d'expéditions.

L'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta ont représenté la plus grande partie du trafic intraprovincial au Canada. Ces quatre provinces ont compté pour 89,5 % des recettes du trafic intraprovincial, 87,8 % du tonnage, 87,5 % du nombre de tonnes-kilomètres et 88,6 % du nombre d'expéditions.

Les cinq principaux mouvements interprovinciaux n'ont pas beaucoup varié depuis 1988 en termes de recettes, tonnages, tonnes-kilomètres ou livraisons. La plupart des mouvements interprovinciaux ont cependant eu lieu entre les provinces de l'Ontario et du Québec. (Voir la figure 4.4.)

- Ensemble, ces deux provinces ont compté pour 25,8 % des recettes, 34,3 % du tonnage et 37,3 % du nombre d'expéditions.

Figure 4.4

For-hire Trucking, 1989: Interprovincial Traffic

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Volume de transport interprovincial

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne-Kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000	%	'000	%	'000	%	No. - Nbre	%
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	347,523	14.2	5 242	18.4	3 379 567	11.2	1,871,651	19.7
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	281,859	11.6	4 538	15.9	2 635 233	8.8	1,676,130	17.6
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie-Britannique	127,833	5.2	2 150	7.5	1 823 593	6.1	447,452	4.7
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	122,623	5.0	462	1.6	1 571 359	5.2	354,250	3.7
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	118,163	4.8	320	1.1	1 396 565	4.6	338,931	3.6
Other Interprovincial Movements - Autres mouvements interprovinciaux	1,442,324	59.1	15 787	55.4	19 249 100	64.0	4,830,062	50.7
Total, Interprovincial	2,440,325	100.0	28 497	100.0	30 055 418	100.0	9,518,476	100.0

In 1989, intraprovincial/territorial traffic remained the dominant type of truck transport, representing 55.2% of total traffic in terms of revenue, 82.4% in terms of tonnage and 69.6% in terms of shipments. The figures are relatively unchanged from 1988.

Figure 4.5 provides detailed statistics on intraprovincial and interprovincial trucking activity for Class I and II carriers.

- Ontario remained the main destination for commodities transported within Canada in 1989, with 75.3 million tonnes or 46.3% of the total tonnage. This is down 6.2 million tonnes or 7.7% from 1988. A full 91.5% of the tonnage destined for Ontario also originated in Ontario, by far, the largest proportion for any province. British Columbia had the second highest proportion of intraprovincial traffic, with 84.4% of the provincial total.

Manitoba, Yukon and Northwest Territories were the provinces/territories showing increases in their proportions of intraprovincial tonnages compared to 1988. The other provinces all recorded decreases in terms of the proportion of tonnage that was transported within the province.

Revenue earned in the movement of commodities destined to Ontario reached slightly over \$1.9 billion in 1989, representing 35.3% of the national revenue earned. The corresponding figure for revenues earned in the transportation of commodities within Ontario was \$1.4 billion, 73.4% of those revenues earned for movements with Ontario destinations and 25.9% of the total revenues earned.

COMMODITY MOVEMENTS OF CLASS I AND II CARRIERS

This section provides an analysis of commodities transported by Class I and II for-hire carriers for three levels of detail: commodity section, division and group.

At the aggregated level, shown in Figure 4.6, the movements of "Fabricated Materials, Inedible" (e.g., Leather, Rubber and Plastic Fabricated Materials, Metal Fabricated Basic Products) and "End Products, Inedible" (e.g., Road Motor Vehicles, Footwear, Printed Matter, Plumbing Equipment) both had high proportions of the revenues generated in 1989. "Fabricated Materials, Inedible" recorded the highest revenues with \$1.86 billion (34.2%) while "End Products, Inedible" generated \$1.78 billion (32.7%) of revenues in 1989. The "End Products, Inedible" also accounted for the highest percentage of shipments (48.6%) but only 11.0% of the total tonnage.

On the other hand, "Fabricated Materials, Inedible" accounted for the largest share of tonnage shipped (42.4%) and the most tonne-kilometres travelled (42.9%). However, this commodity section only accounted for 24.7% of the total shipments.

Figure 4.7 presents the movements of the top five commodity divisions (based on estimated revenues) grouped by region of origin and destination: Centre, East and West regions.

As shown in Figure 4.7, the greatest proportion of all trucking activity in terms of revenues occurred intraregionally. Almost 90% of all commodities destined to the Central region originated within the Central region; this compares to 75.5% for the Western region and 49.5% for the Eastern region.

En 1989, le trafic intraprovincial/territorial a occupé la première place avec 55,2 % du trafic total au titre des recettes, 82,4 % au titre du tonnage et 69,6 % au titre des expéditions. Les chiffres ont pratiquement peut changer avec 1988.

La figure 4.5 fournit des statistiques détaillées sur les mouvements interprovinciaux et intraprovinciaux des transporteurs des catégories I et II.

- En 1989, l'Ontario restait la destination principale au titre des marchandises transportées au Canada, avec 75,3 millions de tonnes ou 46,3 % du tonnage total. C'est une baisse de 6,2 millions de tonnes (7,7 %) par rapport à 1988. La plupart du tonnage (91,5 %) qui avait pour destination l'Ontario provenait aussi de l'Ontario. De loin, l'Ontario avait la plus grande partie du trafic intraprovincial/territorial. La Colombie-Britannique s'est classée deuxième, avec 84,4 % du total provincial.

Le Manitoba, les Territoires du Nord-ouest et le Yukon étaient les provinces/territoires qui montraient des augmentations de leurs proportions du tonnage intraprovincial relativement à 1988. Les autres provinces ont enregistré des réductions au titre de la proportion de tonnage qui a été transporté à l'intérieur de la province.

Les recettes générées des mouvements des marchandises à destination de l'Ontario atteignaient un peu plus de 1,9 milliards de dollars en 1989, 35,3 % des recettes au niveau du Canada. La figure correspondante pour les recettes générées des mouvements des marchandises transportées à l'intérieur de l'Ontario était de 1,4 milliards de dollars, ou 73,4 % des recettes totales générées des mouvements à destination de l'Ontario, et 25,9 % de recettes totales.

PRODUITS TRANSPORTÉS – TRANSPORTEURS DE CATÉGORIES I ET II

La présente section fournit une analyse des produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui des catégories I et II selon trois niveaux d'agrégation, soit la section, la division et le groupe de produits.

Comme le montre la figure 4.6, les «Demi-produits non comestibles» (e.g. le Cuire, Caoutchouc et Plastique, les Matériaux Fabriqué, et les Produits de Base Fabriqué en Métal) et les «Produits finals non comestibles» (e.g. les Véhicules à Moteurs Routier, les Chaussures, les Matières Imprimés, et l'Équipement de Plomberie) ont partagé une forte proportion des recettes générées en 1989. Les «Demi-produits non comestibles» ont enregistré des recettes les plus élevées avec 1,86 milliards de dollars (34,2 %) alors que les «Produits finals non comestibles» ont généré des recettes de 1,78 milliards de dollars (32,7 %) en 1989. Les «Produits finals non comestibles» ont représenté le plus grand pourcentage d'expéditions (48,6 %) mais 11,0 % seulement du tonnage total.

Par contre, les «Demi-produits non comestibles» représentaient la plus grande part du tonnage (42,4 %) et du nombre de tonnes-kilomètres parcourues (42,9 %). Toutefois, cette section de produits ne comptait que pour 24,7 % des expéditions totales.

La figure 4.7 présente les mouvements des cinq principaux produits (d'après les recettes estimatives) selon la région d'origine et de destination, soit le centre, l'est et l'ouest du Canada.

Comme le montre la figure 4.7, la plus grande part des activités de camionnage (selon les recettes) se situe au niveau intrarégional. Presque 90 % des marchandises à destination de la région centrale provenaient de la région centrale; c'était 75,5 % pour la région de l'ouest et 49,5 % pour la région de l'est du Canada.

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	
No.		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin								
Newfoundland								
1	Revenue	\$'000	22,500	401	4,536	1,370	1,768	2,079
2	C.V. ²		5.48	55.11	13.80	29.53	19.29	14.24
3	Tonnes	'000	486	1	84	9	18	12
4	C.V.		5.37	48.15	15.79	26.58	22.55	24.02
5	Tonne-kilometres	'000	145 812	1 622	107 153	13 707	39 066	33 973
6	C.V.		6.74	51.82	15.27	27.56	24.07	25.61
7	Number of shipments		168,841	778	9,271	3,823	3,558	6,668
8	Revenue per tonne	\$	470.38	540.79	713.21	1,390.48	970.26	1,770.27
9	Revenue per tonne-kilometre	"	1.68	0.46	0.59	1.01	0.48	0.61
10	Revenue per shipment	"	133.26	515.29	489.28	358.32	496.93	311.84
11	Weight per shipment	kg	2 878	1 456	9 091	2 436	5 050	1 731
12	Distance per shipment	km	430	1 317	1 266	1 339	2 134	2 895
Prince Edward Island								
13	Revenue	\$'000	2,406	555	2,795	2,895	3,771	6,546
14	C.V.		26.50	27.86	16.58	17.93	17.24	18.14
15	Tonnes	'000	23	32	66	102	77	107
16	C.V.		23.75	28.43	21.36	15.80	19.38	18.20
17	Tonne-kilometres	'000	28 652	2 696	18 540	29 599	89 678	170 652
18	C.V.		25.87	26.62	21.80	17.35	19.29	17.68
19	Number of shipments		1,463	3,847	12,898	12,169	9,272	8,193
20	Revenue per tonne	\$	289.50	241.04	392.57	378.55	242.81	814.08
21	Revenue per tonne-kilometre	"	0.24	4.29	1.47	1.51	0.28	0.48
22	Revenue per shipment	"	1,644.12	144.19	216.70	237.85	406.69	798.96
23	Weight per shipment	kg	15 474	8 435	5 121	8 381	8 272	13 080
24	Distance per shipment	km	1 274	78	296	260	1 115	1 638
Nova Scotia								
25	Revenue	\$'000	11,846	6,545	71,865	23,649	9,632	13,564
26	C.V.		12.60	11.78	7.86	11.06	11.18	8.11
27	Tonnes	'000	97	169	3 752	675	140	114
28	C.V.		13.37	21.24	12.57	18.85	12.81	11.47
29	Tonne-kilometres	'000	122 587	42 716	653 337	221 654	153 494	193 553
30	C.V.		14.23	17.19	12.79	17.58	13.05	11.33
31	Number of shipments		28,952	49,089	593,313	164,641	31,360	39,062
32	Revenue per tonne	\$	617.17	289.18	402.95	385.17	972.20	1,288.17
33	Revenue per tonne-kilometre	"	0.49	1.08	2.83	1.18	0.89	0.74
34	Revenue per shipment	"	409.16	133.33	121.13	143.64	307.14	347.25
35	Weight per shipment	kg	3 346	3 444	6 323	4 099	4 451	2 910
36	Distance per shipment	km	1 318	293	197	369	1 132	1 790
New Brunswick								
37	Revenue	\$'000	15,114	6,362	41,539	76,661	17,285	19,667
38	C.V.		17.13	18.27	11.66	7.89	7.91	8.01
39	Tonnes	'000	88	163	765	4 177	483	326
40	C.V.		15.56	25.06	11.52	8.43	10.36	8.73
41	Tonne-kilometres	'000	126 578	45 394	275 258	713 411	313 564	462 948
42	C.V.		15.40	36.22	12.26	8.63	11.02	8.84
43	Number of shipments		31,752	67,695	236,159	460,618	51,848	41,150
44	Revenue per tonne	\$	587.38	323.37	383.06	211.44	1,532.05	1,033.19
45	Revenue per tonne-kilometre	"	0.47	1.60	1.31	1.28	3.10	0.69
46	Revenue per shipment	"	476.01	93.97	175.89	166.43	333.37	477.92
47	Weight per shipment	kg	2 786	2 413	3 240	9 068	9 321	7 921
48	Distance per shipment	km	1 325	226	334	190	718	1 477

See footnote(s) at end of table.

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
Origine								
Terre-Neuve								
112	155	415	364	1	1	33,702	\$'000 Recettes	1
79.72	94.67 ¹	49.24	69.99	...	...	5.03	C.V. ²	2
--	--	33	2	--	--	645	'000 Tonnes	3
60.83	87.36 ¹	89.51	68.24	...	...	6.75	C.V.	4
333	405	187 373	9 920	30	23	539 417	'000 Tonnes-kilomètres	5
62.20	89.12 ¹	89.48	68.41	...	...	31.48	C.V.	6
164	40	1,244	384	1	2	194,773	Nombre de livraisons	7
2,046.82	3,138.91	434.97	1,884.50	328.87	925.55	558.35	\$ Recettes par tonne	8
0.42	0.58	0.07	0.30	0.04	0.14	1.54	" Recettes par tonne-kilomètre	9
678.68	3,835.02	333.68	951.83	1,223.06	420.68	173.03	" Recettes par livraison	10
404	1 763	26 738	4 396	3 719	1 761	3 313	kg Poids par livraison	11
4 892	5 580	5 713	6 193	8 051	6 514	657	km Distance par livraison	12
Île-du-Prince-Édouard								
79	172	208	89	-	1	19,516	\$'000 Recettes	13
54.15	62.21 ¹	64.60	13.44	..	...	9.32	C.V.	14
1	1	1	--	-	--	409	'000 Tonnes	15
75.95	72.01 ¹	92.80	10.31	..	...	9.59	C.V.	16
2 630	2 981	4 677	334	-	2	350 441	'000 Tonnes-kilomètres	17
75.68	71.98 ¹	92.79	10.40	..	...	10.91	C.V.	18
313	116	102	185	..	2	48,561	Nombre de livraisons	19
640.42	458.39	985.64	2,002.08	..	4,456.11	425.76	\$ Recettes par tonne	20
0.18	0.11	0.21	0.34	..	0.72	1.25	" Recettes par tonne-kilomètre	21
252.68	1,484.91	2,042.74	480.81	..	713.16	401.89	" Recettes par livraison	22
2 435	6 004	9 525	311	..	133	8 433	kg Poids par livraison	23
3 445	4 260	4 787	5 858	..	6 236	743	km Distance par livraison	24
Nouvelle-Écosse								
827	227	1,524	1,824	8	118	141,630	\$'000 Recettes	25
46.43	32.26	21.51	26.51	1.84 ¹	77.21 ¹	6.10	C.V.	26
3	1	2	2	--	--	4 954	'000 Tonnes	27
78.83	80.96	32.90	32.32	17.71 ¹	72.75 ¹	11.92	C.V.	28
9 344	5 703	12 758	13 211	46	268	1 428 671	'000 Tonnes-kilomètres	29
79.32	80.47	32.72	30.60	21.01 ¹	70.49 ¹	9.06	C.V.	30
1,081	514	1,300	2,250	8	58	911,629	Nombre de livraisons	31
1,382.71	1,768.73	2,074.16	2,429.46	601.23	2,624.37	467.39	\$ Recettes par tonne	32
0.39	0.41	0.41	0.42	0.08	0.48	2.19	" Recettes par tonne-kilomètre	33
765.49	442.16	1,172.77	810.65	956.49	2,044.18	155.36	" Recettes par livraison	34
2 361	2 692	1 923	1 031	741	834	5 435	kg Poids par livraison	35
3 532	4 282	5 093	5 936	7 658	5 465	397	km Distance par livraison	36
Nouveau-Brunswick								
384	239	802	1,017	11	11	179,089	\$'000 Recettes	37
15.99	40.15	20.99	21.94	6.43 ¹	1.89 ¹	6.96	C.V.	38
1	1	1	1	--	--	6 006	'000 Tonnes	39
24.41	58.27	19.28	29.95	10.47 ¹	1.19 ¹	7.19	C.V.	40
3 016	2 302	3 284	6 157	40	44	1 951 997	'000 Tonnes-kilomètres	41
24.30	58.50	18.94	29.39	10.26 ¹	1.08 ¹	6.05	C.V.	42
1,052	531	1,815	2,520	4	12	895,159	Nombre de livraisons	43
1,282.36	2,199.85	1,331.46	1,814.80	1,905.15	3,149.87	448.37	\$ Recettes par tonne	44
0.39	0.58	4.25	1.00	0.29	0.53	1.37	" Recettes par tonne-kilomètre	45
364.55	450.06	441.70	403.32	2,733.00	892.43	200.06	" Recettes par livraison	46
891	1 127	402	438	1 491	630	6 710	kg Poids par livraison	47
3 259	3 826	4 553	5 648	6 561	5 950	391	km Distance par livraison	48

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Continued

No.	Destination		Nfld. T.-N.	P.E.I. Î.-P.-É.	N.S. N.-É.	N.B. N.-B.	Qué.	Ont.
Origin								
Quebec								
49	Revenue	\$'000	21,986	4,593	38,210	46,067	575,053	281,859
50	C.V. ²		12.87	20.92	7.18	6.95	3.78	2.81
51	Tonnes	'000	113	41	299	711	19 815	4 538
52	C.V.		14.54	23.51	9.45	17.85	4.54	4.24
53	Tonne-kilometres	'000	235 791	44 801	357 760	368 238	3 906 176	2 635 233
54	C.V.		15.28	22.67	9.31	8.72	4.00	3.85
55	Number of shipments		47,732	14,495	145,998	195,692	3,977,761	1,676,130
56	Revenue per tonne	\$	2,224.78	577.54	850.46	706.61	691.32	1,068.19
57	Revenue per tonne-kilometre	"	1.06	0.49	0.72	0.86	4.64	2.35
58	Revenue per shipment	"	460.61	316.86	261.72	235.41	144.57	168.16
59	Weight per shipment	kg	2 378	2 849	2 049	3 635	4 981	2 707
60	Distance per shipment	km	2 151	1 191	1 212	811	253	569
Ontario								
61	Revenue	\$'000	23,632	7,041	75,216	61,606	347,523	1,409,403
62	C.V.		9.77	14.72	5.67	6.28	2.71	2.20
63	Tonnes	'000	60	37	389	364	5 242	68 902
64	C.V.		11.75	19.56	7.31	7.00	3.37	7.28
65	Tonne-kilometres	'000	176 863	65 944	726 824	546 305	3 379 567	10 303 437
66	C.V.		12.02	19.72	7.32	7.05	3.56	4.35
67	Number of shipments		78,878	27,692	259,386	214,098	1,871,651	11,188,725
68	Revenue per tonne	\$	2,138.49	1,711.68	962.88	1,207.96	1,249.51	820.42
69	Revenue per tonne-kilometre	"	0.74	0.97	0.53	0.82	2.33	7.80
70	Revenue per shipment	"	299.60	254.26	289.98	287.75	185.68	125.97
71	Weight per shipment	kg	764	1 344	1 501	1 699	2 801	6 158
72	Distance per shipment	km	2 918	1 748	1 848	1 497	640	216
Manitoba								
73	Revenue	\$'000	459	102	4,125	1,433	14,487	60,833
74	C.V.		13.36	20.69	19.25	35.39	11.15	4.65
75	Tonnes	'000	1	--	11	4	101	631
76	C.V.		14.72	49.57	22.85	39.27	13.78	5.65
77	Tonne-kilometres	'000	3 909	835	41 460	13 026	244 557	926 425
78	C.V.		14.92	49.50	22.90	39.48	14.16	6.33
79	Number of shipments		1,758	407	5,489	4,248	37,655	270,636
80	Revenue per tonne	\$	1,586.40	960.52	3,184.55	1,323.21	1,280.84	1,019.53
81	Revenue per tonne-kilometre	"	0.34	0.28	0.90	0.41	0.55	1.29
82	Revenue per shipment	"	261.09	251.46	751.53	337.31	384.74	224.78
83	Weight per shipment	kg	473	588	2 062	950	2 691	2 333
84	Distance per shipment	km	4 763	3 483	3 584	3 222	2 366	1 275
Saskatchewan								
85	Revenue	\$'000	73	31	996	457	6,701	17,875
86	C.V. ¹		9.38	5.34 ¹	43.36	56.10	23.05	9.19
87	Tonnes	'000	--	--	3	4	41	127
88	C.V.		15.26	13.49 ¹	48.00	72.18	25.93	11.24
89	Tonne-kilometres	'000	931	264	14 326	16 742	123 974	337 249
90	C.V.		15.08	13.75 ¹	47.93	71.45	26.06	11.75
91	Number of shipments		74	44	902	559	8,427	27,384
92	Revenue per tonne	\$	2,984.69	1,379.74	1,365.80	1,324.14	1,435.22	2,102.10
93	Revenue per tonne-kilometre	"	0.54	0.34	0.32	0.34	0.48	0.77
94	Revenue per shipment	"	979.57	705.12	1,103.93	818.41	795.14	652.74
95	Weight per shipment	kg	2 504	1 431	3 792	7 719	4 868	4 646
96	Distance per shipment	km	5 463	4 127	4 184	3 931	3 025	2 737

See footnote(s) at end of table.

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
Origine								
Québec								
18,284	7,894	35,922	40,817	157	139	1,070,981	\$'000 Recettes	49
9.36	10.57	7.23	9.75	17.89	22.16	2.62	C.V. ²	50
89	34	122	103	--	--	25 867	'000 Tonnes	51
11.95	21.47	8.96	11.59	15.97	22.33	3.65	C.V.	52
211 748	103 668	456 314	480 530	898	663	8 801 820	'000 Tonnes-kilomètres	53
11.94	21.28	8.97	11.71	15.78	23.54	2.61	C.V.	54
80,684	41,211	125,264	130,308	491	786	6,436,552	Nombre de livraisons	55
1,495.39	1,387.12	1,605.11	1,960.11	3,821.71	2,051.80	863.06	\$ Recettes par tonne	56
0.63	0.46	0.44	0.43	0.67	0.45	3.56	" Recettes par tonne-kilomètre	57
226.61	191.56	286.77	313.24	319.43	176.57	166.39	" Recettes par livraison	58
1 101	824	977	792	316	185	4 019	kg Poids par livraison	59
2 359	3 014	3 672	4 619	5 746	4 608	590	km Distance par livraison	60
Ontario								
72,003	41,137	122,623	118,163	937	2,122	2,281,406	\$'000 Recettes	61
4.81	8.65	4.02	4.94	18.77	31.85	1.68	C.V.	62
494	192	462	320	2	4	76 468	'000 Tonnes	63
6.79	14.58	5.52	6.28	22.44	45.76	6.56	C.V.	64
898 612	531 340	1 571 359	1 396 565	12 057	17 740	19 626 614	'000 Tonnes-kilomètres	65
7.12	14.59	5.47	6.27	22.17	46.25	2.61	C.V.	66
248,412	142,713	354,250	338,931	4,878	5,060	14,734,675	Nombre de livraisons	67
1,440.94	1,551.22	2,253.89	2,085.85	3,731.75	7,789.88	978.78	\$ Recettes par tonne	68
0.74	0.54	0.64	0.47	1.43	2.67	6.29	" Recettes par tonne-kilomètre	69
289.86	288.25	346.15	348.63	192.04	419.38	154.83	" Recettes par livraison	70
1 988	1 343	1 303	943	487	777	5 189	kg Poids par livraison	71
2 045	2 827	3 461	4 417	5 319	4 441	569	km Distance par livraison	72
Manitoba								
63,288	30,201	34,784	27,755	184	1,393	239,046	\$'000 Recettes	73
6.44	5.69	5.72	9.63	57.73	51.04	3.34	C.V.	74
4 187	393	369	155	--	5	5 860	'000 Tonnes	75
19.62	6.23	6.96	9.58	71.26	57.93	14.14	C.V.	76
712 550	233 252	490 949	363 790	1 487	12 506	3 044 746	'000 Tonnes-kilomètres	77
11.59	6.81	7.10	9.63	71.09	57.37	4.42	C.V.	78
600,222	221,747	123,338	64,743	1,211	1,513	1,332,968	Nombre de livraisons	79
400.33	637.10	988.79	1,141.75	877.79	1,430.54	698.51	\$ Recettes par tonne	80
1.62	0.99	0.75	0.49	0.26	0.53	1.27	" Recettes par tonne-kilomètre	81
105.44	136.20	282.02	428.70	152.17	920.28	179.33	" Recettes par livraison	82
6 976	1 774	2 993	2 394	367	3 425	4 396	kg Poids par livraison	83
347	675	1 335	2 345	3 351	2 852	870	km Distance par livraison	84
Saskatchewan								
18,451	76,728	34,683	12,430	70	487	168,983	\$'000 Recettes	85
8.03	8.22	7.25	9.61	30.08 ¹	34.74	5.48	C.V. ¹	86
617	3 577	878	169	--	3	5 419	'000 Tonnes	87
10.88	14.17	10.44	16.61	35.17 ¹	51.93	10.15	C.V.	88
288 538	786 566	611 763	245 127	168	5 090	2 430 738	'000 Tonnes-kilomètres	89
9.09	14.72	12.83	17.15	34.54 ¹	52.76	8.04	C.V.	90
69,864	618,472	104,669	19,800	539	1,469	852,206	Nombre de livraisons	91
363.05	345.47	548.34	851.62	1,161.70	1,057.40	454.56	\$ Recettes par tonne	92
0.67	1.63	0.87	0.52	0.45	0.39	1.39	" Recettes par tonne-kilomètre	93
264.10	124.06	331.36	627.75	129.63	331.21	198.29	" Recettes par livraison	94
8 833	5 783	8 384	8 531	116	1 772	6 359	kg Poids par livraison	95
552	239	672	1 598	2 568	2 570	470	km Distance par livraison	96

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Concluded

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
	Origin							
	Alberta							
97	Revenue	\$'000	1,264	73	1,528	970	21,010	53,319
98	C.V. ²		65.35	25.96	34.16	22.83	9.44	6.13
99	Tonnes	'000	1	--	3	1	111	284
100	C.V.		61.71	82.34	47.02	16.12	11.86	7.65
101	Tonne-kilometres	'000	7 355	2 170	13 423	5 192	410 321	950 542
102	C.V.		62.84	81.76	50.22	16.17	11.90	7.69
103	Number of shipments		946	196	2,150	1,909	29,319	106,954
104	Revenue per tonne	\$	2,938.66	1,809.57	2,164.55	2,499.71	3,627.24	1,755.85
105	Revenue per tonne-kilometre	"	0.48	0.38	0.43	0.55	0.99	0.52
106	Revenue per shipment	"	1,337.00	371.51	710.67	508.51	716.61	498.52
107	Weight per shipment	kg	1 220	2 417	1 166	589	3 800	2 655
108	Distance per shipment	km	6 267	4 766	5 088	4 520	3 693	3 353
	British Columbia							
109	Revenue	\$'000	473	93	3,892	1,969	22,349	54,481
110	C.V.		27.37	42.73	23.23	28.04	11.72	6.02
111	Tonnes	'000	5	--	12	4	77	225
112	C.V.		61.35	18.06	38.44	37.16	13.18	8.09
113	Tonne-kilometres	'000	31 580	317	72 518	20 575	350 342	958 041
114	C.V.		61.19	17.93	38.40	36.45	13.20	8.08
115	Number of shipments		1,061	140	5,063	2,551	47,518	123,929
116	Revenue per tonne	\$	1,856.16	3,219.01	1,976.17	3,412.09	1,870.85	2,125.86
117	Revenue per tonne-kilometre	"	0.28	0.56	0.34	0.62	0.41	0.49
118	Revenue per shipment	"	445.22	660.57	768.70	771.94	470.32	439.61
119	Weight per shipment	kg	4 884	396	2 467	1 490	1 611	1 818
120	Distance per shipment	km	6 401	5 703	5 847	5 539	4 645	4 375
	Yukon							
121	Revenue	\$'000	2	10	4	7	9	122
122	C.V.	...	...	...	4.11 ¹	2.05 ¹	8.04 ¹	36.88 ¹
123	Tonnes	'000	...	...	--	--	--	--
124	C.V.	...	...	...	3.82 ¹	0.39 ¹	29.79 ¹	15.24 ¹
125	Tonne-kilometres	'000	4	37	9	16	33	206
126	C.V.	...	...	...	6.00 ¹	0.61 ¹	35.72 ¹	16.66 ¹
127	Number of shipments		1	2	3	4	10	899
128	Revenue per tonne	\$	3,615.58	1,821.80	2,458.98	5,664.81	2,071.07	5,635.01
129	Revenue per tonne-kilometre	"	0.54	0.26	0.36	0.87	0.36	4.17
130	Revenue per shipment	"	2,198.27	4,821.13	1,308.56	1,644.74	889.65	135.64
131	Weight per shipment	kg	608	2 630	428	622	581	44
132	Distance per shipment	km	6 747	6 983	6 765	6 522	5 771	5 510
	Northwest Territories							
133	Revenue	\$'000	-	7	33	-	9	575
134	C.V. ¹	...	...	...	...	...	0.26 ¹	52.06
135	Tonnes	'000	...	...	...	...	--	--
136	C.V.	...	...	...	...	...	0.25 ¹	44.96
137	Tonne-kilometres	'000	-	24	106	-	18	1 125
138	C.V.	...	...	...	...	...	0.31 ¹	44.18
139	Number of shipments		...	1	6	...	4	591
140	Revenue per tonne	\$	...	1,710.65	2,287.08	...	2,393.08	5,059.26
141	Revenue per tonne-kilometre	"	...	0.28	0.39	...	0.49	1.20
142	Revenue per shipment	"	...	6,627.04	5,492.46	...	2,109.64	973.04
143	Weight per shipment	kg	...	3 874	3 114	...	942	413
144	Distance per shipment	km	...	6 203	5 865	...	4 909	4 800
	Total							
145	Revenue	\$'000	99,754	25,811	244,740	217,083	1,019,598	1,920,321
146	C.V. ¹		5.50	8.23	4.02	4.35	2.55	1.76
147	Tonnes	'000	875	445	5 385	6 051	26 105	75 267
148	C.V.		4.78	13.97	9.04	7.26	3.57	6.66
149	Tonne-kilometres	'000	880 062	206 819	2 280 714	1 948 464	9 010 793	16 973 384
150	C.V.		6.91	12.47	5.35	5.24	2.49	2.86
151	Number of shipments		361,458	164,386	1,270,642	1,060,313	6,068,385	13,490,320
152	Revenue per tonne	\$	1,103.85	574.67	589.10	554.07	899.71	881.36
153	Revenue per tonne-kilometre	"	1.17	1.29	1.78	1.09	3.81	6.80
154	Revenue per shipment	"	275.98	157.02	192.61	204.74	168.02	142.35
155	Weight per shipment	kg	2 421	2 709	4 238	5 707	4 302	5 579
156	Distance per shipment	km	1 408	608	734	636	452	361

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

² Coefficient of variation.

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
Origine								
Alberta								
30,951	62,221	320,834	127,833	10,233	31,537	661,772	\$'000 Recettes	97
6.20	4.93	5.14	4.10	34.55	19.17	3.32	C.V. ²	98
435	1 457	13 195	2 150	38	156	17 830	'000 Tonnes	99
7.31	9.23	8.17	7.75	33.43	19.58	6.97	C.V.	100
558 463	846 865	3 660 793	1 823 593	77 444	232 839	8 589 007	'000 Tonnes-kilomètres	101
7.04	6.16	7.75	9.07	33.04	19.02	5.23	C.V.	102
85,676	233,529	1,963,905	447,452	47,106	92,369	3,011,511	Nombre de livraisons	103
729.85	520.08	531.01	711.27	958.81	999.93	660.57	\$ Recettes par tonne	104
0.56	0.83	2.23	1.07	0.48	0.69	1.75	" Recettes par tonne-kilomètre	105
361.26	266.44	163.37	285.69	217.24	341.42	219.75	" Recettes par livraison	106
5 080	6 239	6 719	4 804	806	1 684	5 920	kg Poids par livraison	107
1 306	640	292	861	2 077	1 566	649	km Distance par livraison	108
Colombie-Britannique								
21,704	21,960	110,524	380,812	13,865	1,300	633,420	\$'000 Recettes	109
7.38	8.16	6.17	5.57	14.13	27.68	3.81	C.V.	110
165	192	2 334	15 748	91	7	18 861	'000 Tonnes	111
9.69	9.74	11.85	7.81	15.16	37.74	6.74	C.V.	112
370 081	306 458	1 796 799	3 432 607	177 784	13 904	7 531 006	'000 Tonnes-kilomètres	113
9.54	9.75	7.47	5.31	15.66	32.69	3.63	C.V.	114
58,065	53,171	335,046	2,163,270	23,708	2,765	2,816,291	Nombre de livraisons	115
1,187.89	1,079.03	767.41	629.58	1,849.14	1,657.26	769.57	\$ Recettes par tonne	116
0.50	0.62	0.72	6.17	0.71	0.65	4.88	" Recettes par tonne-kilomètre	117
373.78	412.99	329.88	176.04	584.81	470.17	224.91	" Recettes par livraison	118
2 840	3 616	6 965	7 280	3 856	2 566	6 697	kg Poids par livraison	119
2 367	1 699	1 030	296	2 376	2 506	743	km Distance par livraison	120
Yukon								
21	587	745	2,260	2,147	396	6,309	\$'000 Recettes	121
2.71 ¹	72.19 ¹	44.52	23.76	52.67	87.61 ¹	22.82	C.V.	122
--	1	5	16	32	2	55	'000 Tonnes	123
1.19 ¹	75.64 ¹	44.88	31.74	51.09	95.96 ¹	31.70	C.V.	124
56	2 086	9 736	28 889	10 064	2 808	53 944	'000 Tonnes-kilomètres	125
1.27 ¹	75.18 ¹	46.98	35.13	40.31	95.15 ¹	22.95	C.V.	126
12	598	4,563	5,875	17,994	931	30,892	Nombre de livraisons	127
1,831.28	643.94	2,393.55	1,712.07	1,011.79	857.46	1,980.34	\$ Recettes par tonne	128
0.54	0.22	1.17	1.06	2.09	0.49	1.74	" Recettes par tonne-kilomètre	129
1,763.20	981.58	163.36	384.60	119.34	424.90	204.22	" Recettes par livraison	130
1 414	1 222	1 055	2 663	1 797	1 883	1 791	kg Poids par livraison	131
3 380	2 908	2 020	2 169	517	1 691	1 285	km Distance par livraison	132
Territoires du Nord-Ouest								
255	46	2,916	445	33	2,709	7,028	\$'000 Recettes	133
93.00 ¹	55.24 ¹	23.52	65.07 ¹	32.17 ¹	27.63	16.57	C.V. ¹	134
--	--	24	--	--	65	90	'000 Tonnes	135
94.25 ¹	61.60 ¹	31.01	49.09 ¹	51.07 ¹	28.62	22.68	C.V.	136
420	155	31 700	848	79	22 158	56 633	'000 Tonnes-kilomètres	137
94.64 ¹	61.57 ¹	30.00	58.28 ¹	43.15 ¹	29.35	20.75	C.V.	138
57	210	8,464	431	476	5,472	15,712	Nombre de livraisons	139
1,516.85	619.02	1,449.55	1,295.06	691.79	1,119.87	1,450.07	\$ Recettes par tonne	140
0.63	0.28	0.96	0.38	0.39	2.15	1.34	" Recettes par tonne-kilomètre	141
4,499.59	221.43	344.57	1,037.48	68.65	495.03	447.28	" Recettes par livraison	142
3 079	330	2 801	612	96	11 958	5 726	kg Poids par livraison	143
2 406	2 212	1 588	3 348	1 716	446	1 377	km Distance par livraison	144
Total								
226,360	241,567	665,980	713,808	27,645	40,213	5,442,880	\$'000 Recettes	145
3.19	4.30	3.04	3.39	16.26	17.05	1.19	C.V. ¹	146
5 992	5 848	17 425	18 666	165	242	162 466	'000 Tonnes	147
13.84	9.37	7.08	6.71	15.42	19.25	3.38	C.V.	148
3 055 793	2 821 781	8 837 506	7 801 536	280 096	308 044	54 405 006	'000 Tonnes-kilomètres	149
4.47	6.35	6.29	4.07	14.10	17.56	1.93	C.V.	150
1,145,604	1,312,852	3,023,960	3,176,152	96,416	110,441	31,280,926	Nombre de livraisons	151
767.49	620.85	839.83	870.47	1,560.76	1,491.99	846.94	\$ Recettes par tonne	152
1.16	1.18	1.69	4.44	0.88	0.84	4.51	" Recettes par tonne-kilomètre	153
197.59	184.00	220.24	224.74	286.73	364.11	174.00	" Recettes par livraison	154
5 230	4 455	5 762	5 877	1 709	2 190	5 193	kg Poids par livraison	155
1 051	817	954	1 056	2 060	1 722	599	km Distance par livraison	156

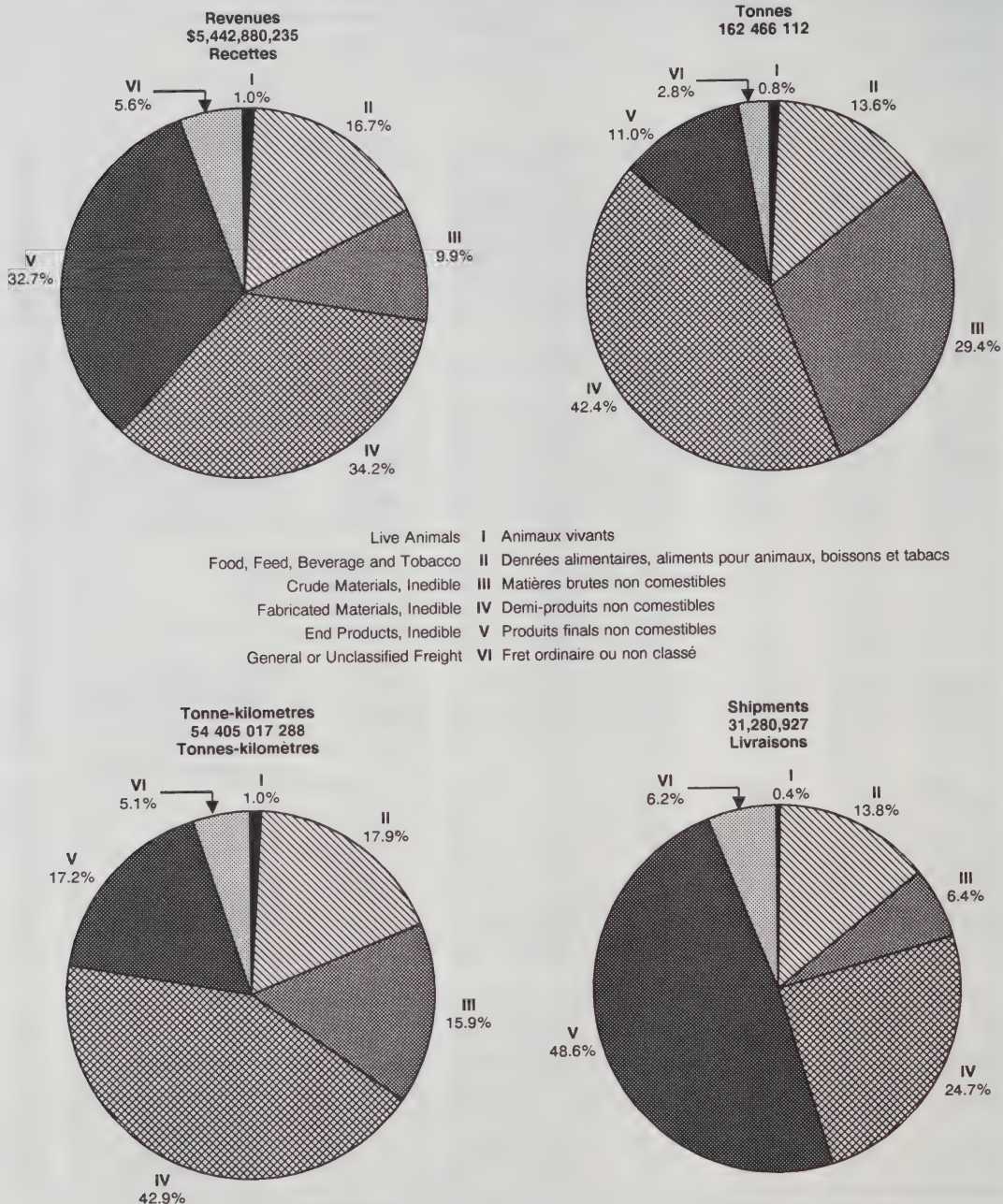
¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

² Coefficient de variation.

Figure 4.6

For-hire Trucking, 1989: Selected Statistics by Commodity Section

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines statistiques selon la section de produits



In general, the revenues derived from **intraregional** traffic centre around the major commodities or services produced by the region. For example, the Eastern and Western regions have an abundance of mineral wealth; therefore, the intraregional traffic is mainly composed of commodities such as "Petroleum and Coal Products". The Central region has historically been the largest manufacturing area of Canada; therefore, the major commodities transported are finished products such as "Road Motor Vehicles". The revenues derived from the transport of the "Road Motor Vehicles" are a direct result of the geographical proximity of the Central region to the major auto makers.

A close examination of the **interregional** traffic reveals that each region exports commodities in which they have an economic or geographic advantage. For example, "Meat and Meat Preparations" placed first in terms of tonnages (155 837 tonnes) and revenues (\$29.3 million) when it was shipped from the Western region to the Central and Eastern regions.

"Other Household and Personal Equipment (Used)" played a large role in the commodities transported from the Western region to the Eastern region. Almost one quarter of the revenue earned on commodities transported from the Western region to the Eastern region was from "Other Household and Personal Equipment (Used)".

"Meat and Meat Preparations" and "Other Household and Personal Equipment (Used)" represented 18.1% of the trucking revenues for commodities transported from the Western region to the Central and Eastern regions.

In contrast, the Central region, which has a high concentration of manufacturing activity, transports finished materials such as "Other Foods, Food Materials and Food Preparations" and "Other Household and Personal Equipment (Used)" and "Road Motor Vehicles" to the Eastern and Western regions.

"General or Unclassified Freight" generated \$58.0 million of trucking revenues for shipments from the Central region to the Western region and \$23.0 million for shipments from the Central region to the Eastern region.

Figure 4.8 shows the same regions as Figure 4.7 but the commodity divisions are ranked by the amount of tonnage carried in 1989.

In terms of tonnage, **intraregional** traffic is dominated in all regions by the transport of raw materials such as "Crude, Non-Metallic, Minerals" and "Petroleum and Coal Products".

Interregional traffic has a greater diversification of commodities in terms of tonnage. This is underscored by the fact that, based on a ranking by tonnage, the main commodities shipped from the Central region to the Eastern and Western regions were mainly composed of manufactured products. This is also true when the commodities shipped from the Central region were ranked by revenues.

En général, les recettes tirées du trafic **intrarégional** proviennent surtout des principales marchandises ou des principaux services de la région choisie. Ainsi, les régions de l'est et de l'ouest du Canada ont de nombreuses richesses minérales, de sorte que le trafic intrarégional est axé sur des marchandises comme les «Produits du pétrole et de la houille». La région du centre a toujours été la principale région manufacturière du Canada et par conséquent, les principales marchandises transportées sont des produits finis tels que les «Véhicules automobiles routiers». Les recettes tirées du transport de ces véhicules découlent directement du fait que la région du centre est proche de la région où se trouvent les trois grands fabricants d'automobiles.

Si l'on examine de plus près les données sur le trafic **interrégional**, on constate que chaque région exporte les produits pour lesquels elle détient un avantage économique ou géographique. Par exemple, «Viandes et préparations à base de viandes» est la catégorie la plus importante en terme de tonnage (155 837 tonnes) et de recettes (\$29,3 millions) lorsque transportée de l'ouest vers les régions du centre et de l'est.

Parmi les produits transportés, les «Autres articles ménagers et personnels» ont joué un rôle majeur lorsque déplacés de l'ouest vers l'est. Presque un quart des recettes générées de ces marchandises transportées vers l'est était des «Autres articles ménagers et personnels».

«Viandes et préparations à base de viandes» et «Autres articles ménagers et personnels» ont représenté 18,1 % des recettes du camionnage pour les marchandises transportées de la région de l'ouest vers le centre et l'est.

Par contre, la région du centre, qui est caractérisée par une forte concentration d'industries manufacturières, expédie surtout des produits finis comme les «Autres aliments, ingrédients alimentaires» et «Autres articles ménagers et personnels» et des «Véhicules automobiles routiers» vers les régions de l'est et de l'ouest du Canada.

Le «Fret général ou non classé» a généré des recettes de 58,0 millions de dollars en camionnage de la région du centre à la région de l'ouest et 23,0 millions de dollars en camionnage de la région du centre vers l'est.

La figure 4.8 présente les mêmes régions que la figure 4.7 mais les divisions de produits sont classées selon le tonnage transporté au cours de 1989.

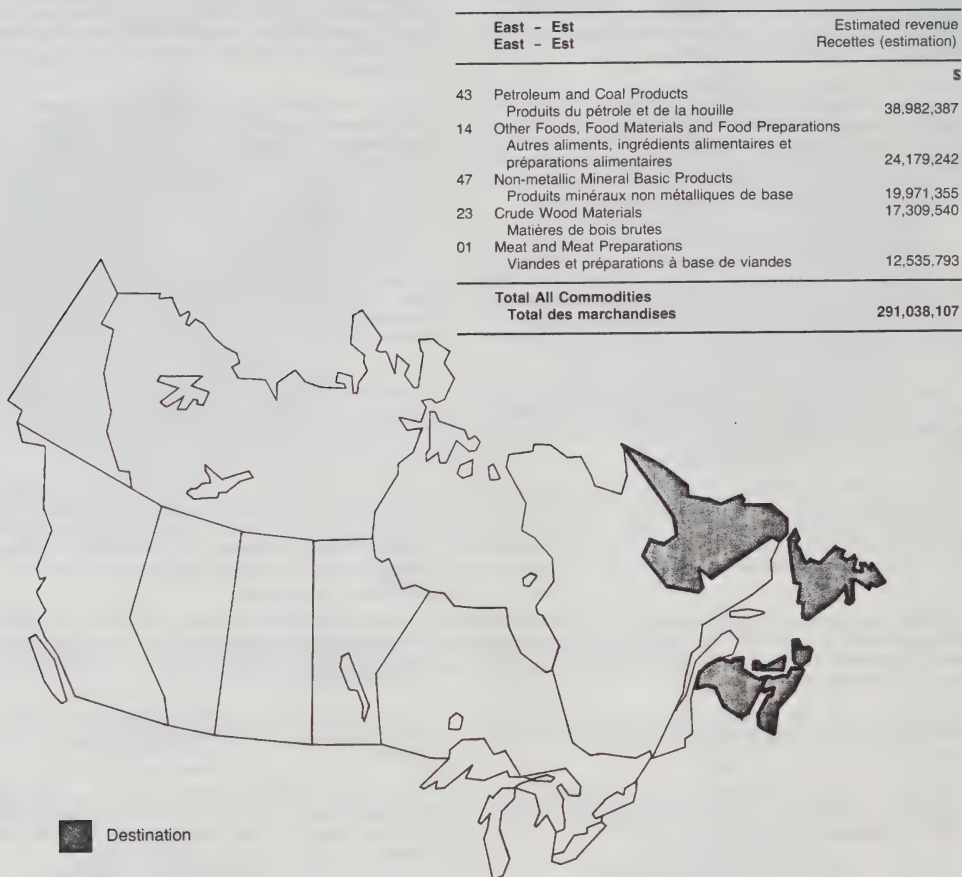
Le trafic **intrarégional**, selon le tonnage, est dominé dans toutes les régions par le transport de matières brutes telles que les «Minéraux bruts non métalliques» et les «Produits du pétrole et de la houille».

Selon le tonnage, le trafic **interrégional** se caractérise par une plus grande diversification des marchandises. Les produits manufacturés constituent d'ailleurs, au classement selon le tonnage, les principales marchandises expédiées de la région du centre vers les régions de l'est et de l'ouest. Cela est vrai également des marchandises qu'expédie la région du centre, selon les recettes.

Figure 4.7

For-hire Trucking, 1989: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



East - Est East - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	38,982,387
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	24,179,242
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	19,971,355
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	17,309,540
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	12,535,793
Total All Commodities Total des marchandises		291,038,107

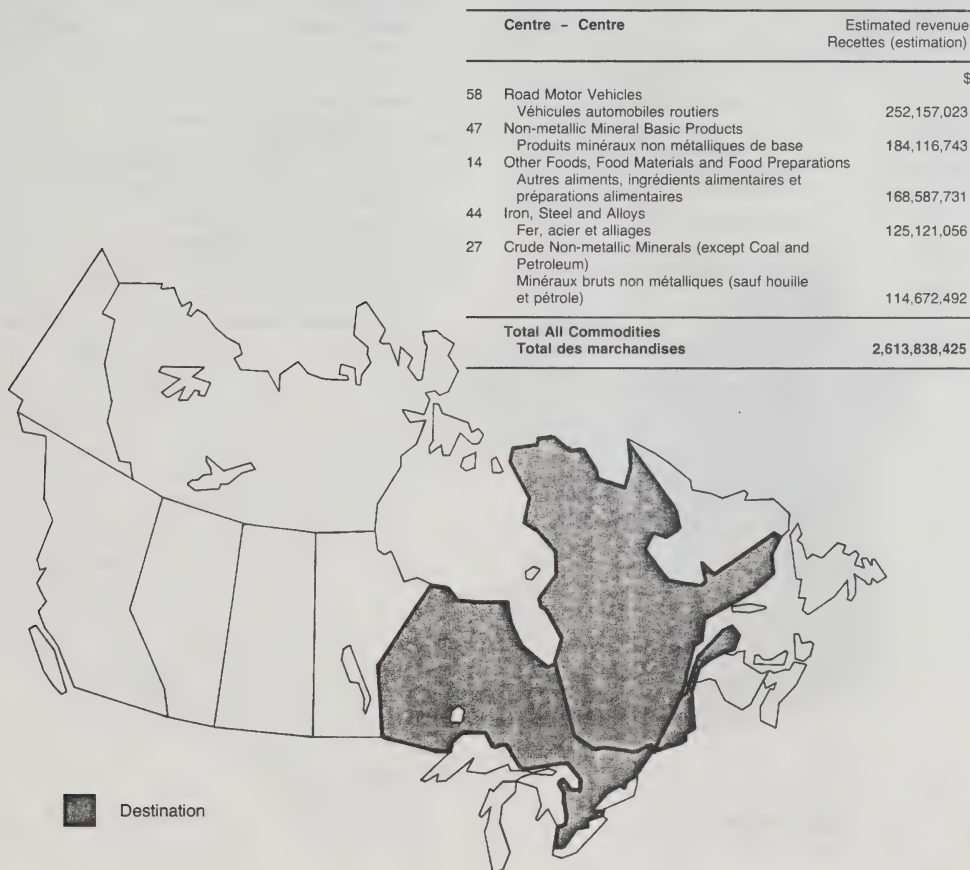
Centre - East Centre - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	30,117,129
99	General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	23,033,545
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	15,465,730
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	13,073,097
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	12,667,357
Total All Commodities Total des marchandises		278,350,049

West - East Ouest - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	4,339,672
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	2,533,101
46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	1,848,065
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	1,242,189
42	Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	749,359
Total All Commodities Total des marchandises		18,000,035

Figure 4.7 - Continued - suite

For-hire Trucking, 1989: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



Destination

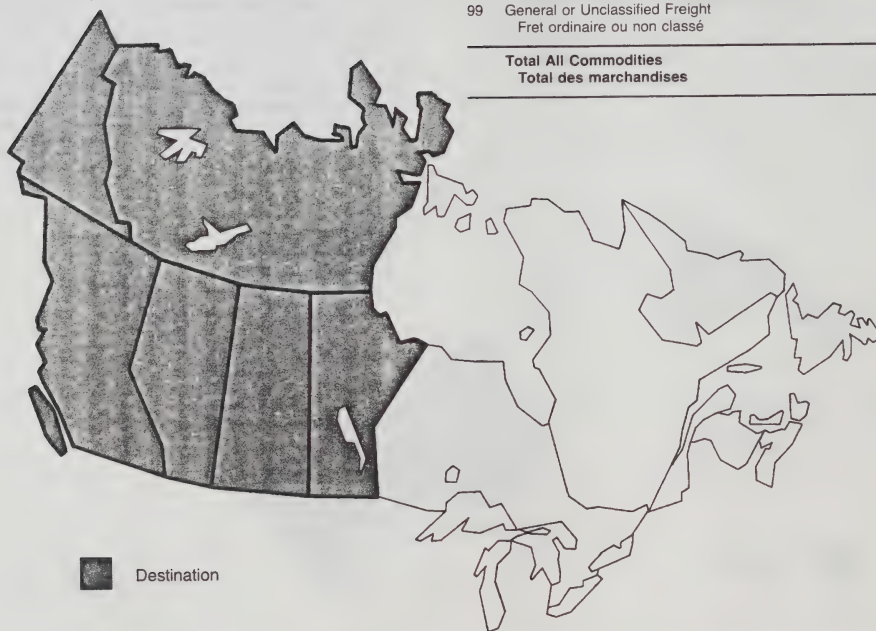
East - Centre Est - Centre	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	6,453,798
35 Paper and Paperboard Papier et carton	6,112,354
09 Vegetables and Vegetable Preparations Légumes et préparations à base de légumes	6,088,464
86 Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	5,047,352
33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	5,030,777
Total All Commodities Total des marchandises	74,311,329

West - Centre Ouest - Centre	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	26,764,441
99 General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	26,210,458
86 Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	15,177,908
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	15,006,517
00 Live Animals Animaux vivants	12,274,936
Total All Commodities Total des marchandises	251,769,025

Figure 4.7 - Concluded - fin

For-hire Trucking, 1989: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



West - West Ouest - Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	169,934,192
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	94,013,296
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	93,095,654
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	85,829,176
99	General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	77,582,194
Total All Commodities Total des marchandises		1,446,787,491

Centre - West Centre - Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
99	General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	57,990,393
86	Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	27,779,807
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	22,675,270
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	22,071,753
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	22,038,089
Total All Commodities Total des marchandises		460,197,656

East - West Est - Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	3,410,487
52	Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	1,006,166
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	596,078
99	General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	474,696
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	311,908
Total All Commodities Total des marchandises		8,588,065

Figure 4.8

For-hire Trucking, 1989: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II

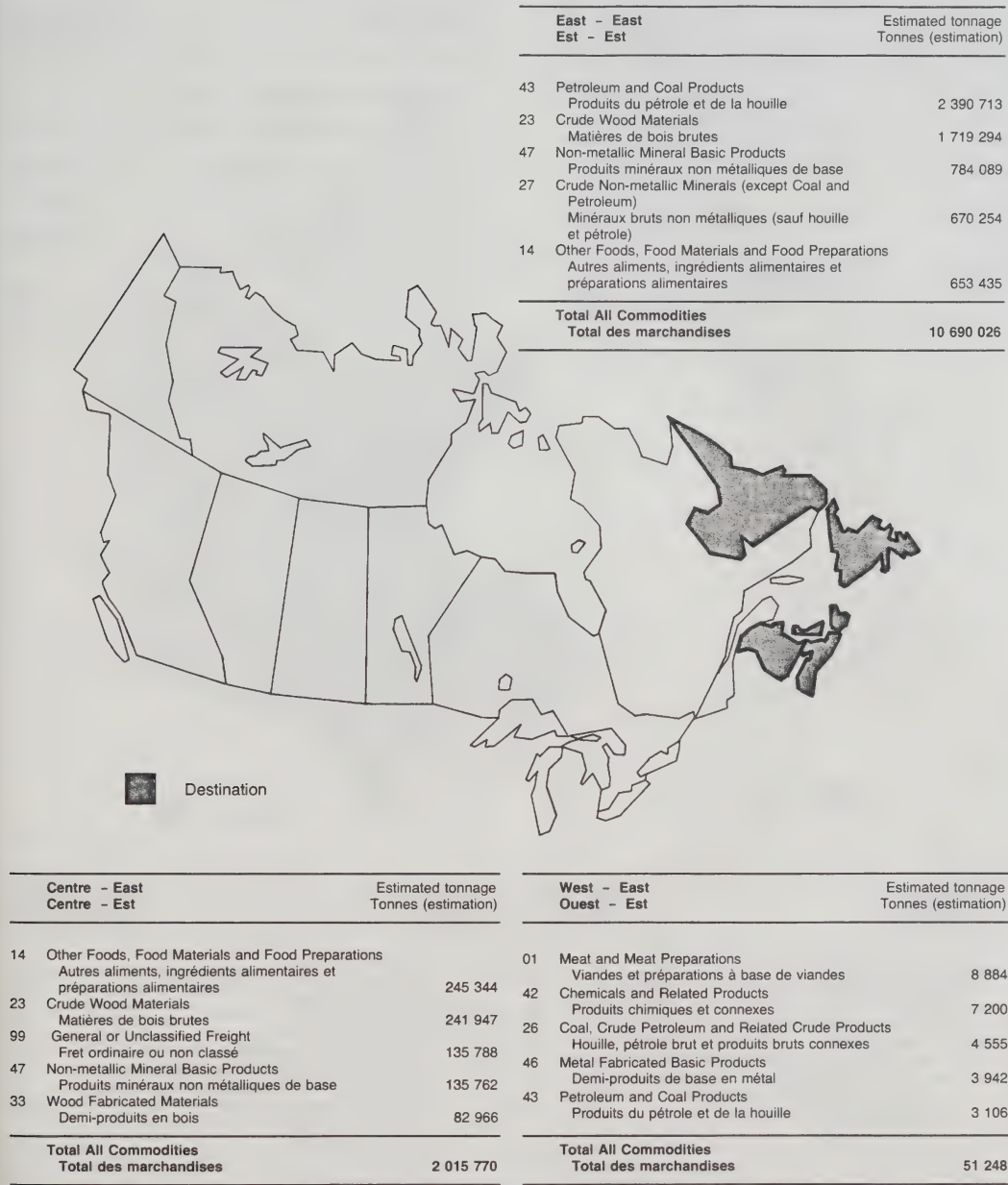
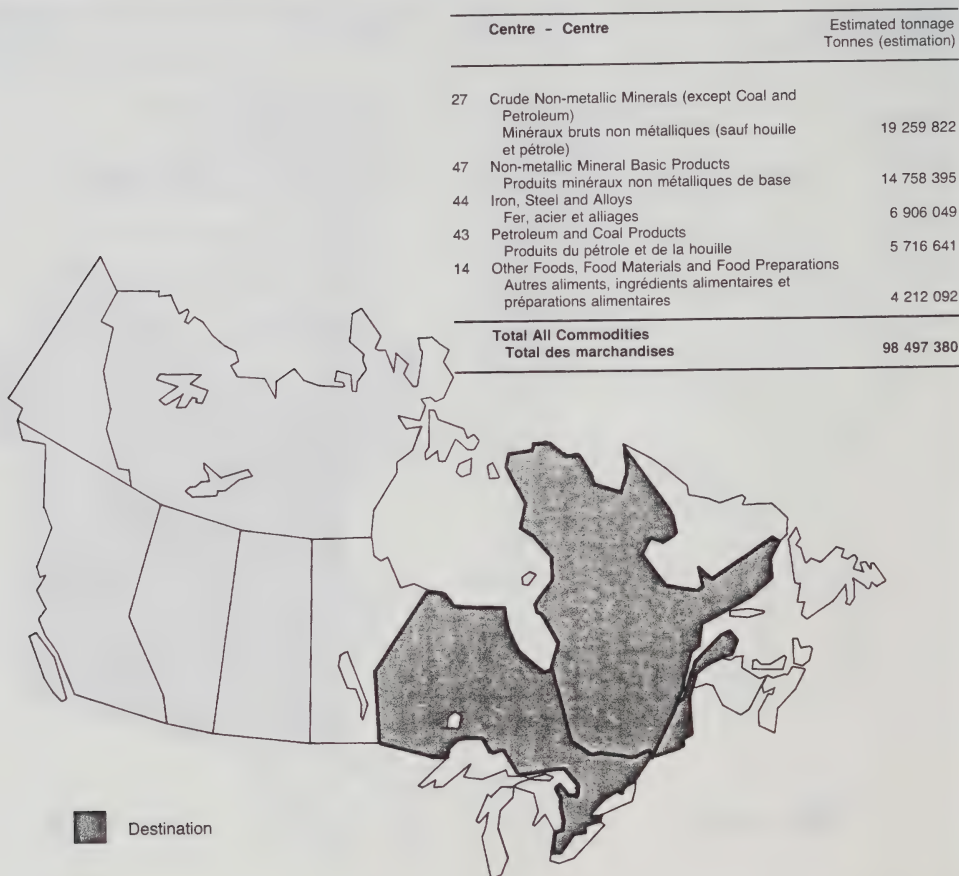


Figure 4.8 - Continued - suite

For-hire Trucking, 1989: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II



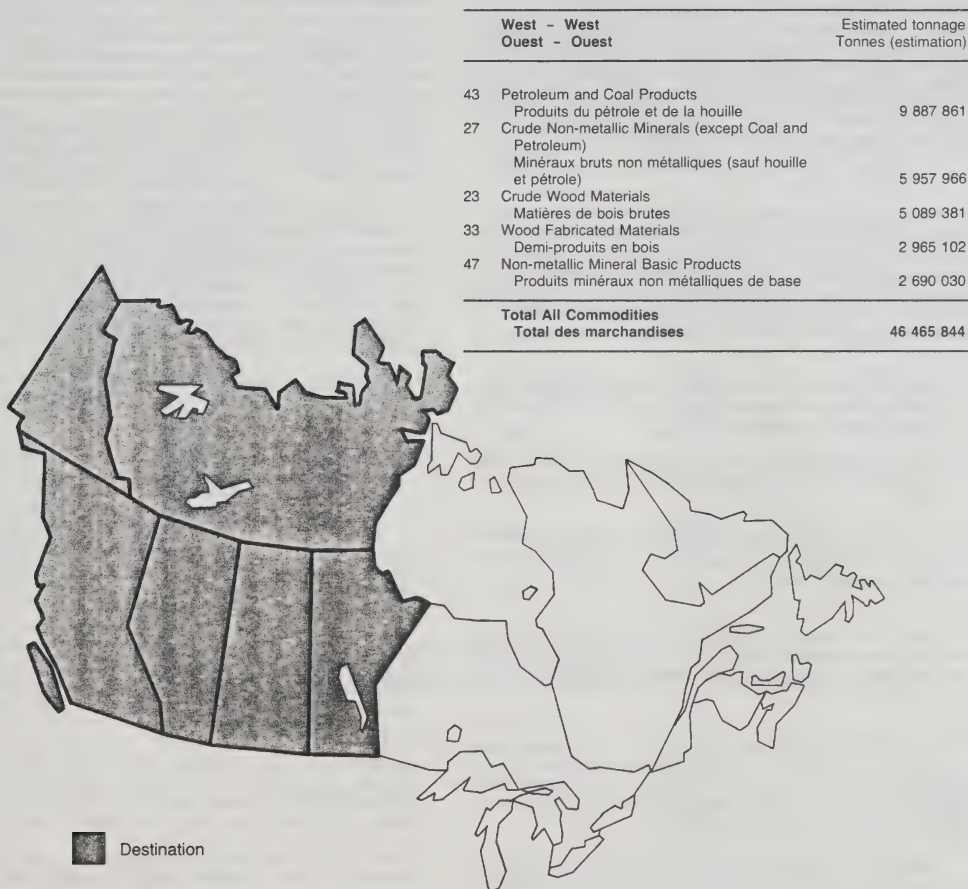
	East - Centre Est - Centre	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	155 409
09	Vegetables and Vegetable Preparations Légumes et préparations à base de légumes	135 473
35	Paper and Paperboard Papier et carton	128 290
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	101 998
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	82 942
	Total All Commodities Total des marchandises	1 275 820

	West - Centre Ouest - Centre	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	146 953
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	144 380
99	General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	131 274
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	117 036
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	115 305
	Total All Commodities Total des marchandises	1 598 582

Figure 4.8 - Concluded - fin

For-hire Trucking, 1989: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II



Centre - West Centre - Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)	East - West Est - Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
99 General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	244 719	26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	32 910
44 Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	164 926	52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	4 090
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	117 035	86 Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	2 085
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	91 118	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	1 310
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	66 610	47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	1 222
Total All Commodities Total des marchandises	1 821 662	Total All Commodities Total des marchandises	49 786

Figures 4.9 and 4.10 present information about the commodity groups transported by Class I and II carriers. Figure 4.9 shows the top 10 commodity groups ranked according to four variables -- revenues, tonnes, tonnes-kilometres and shipments. Figure 4.10 ranks the major commodities by the revenues generated.

Figure 4.9 shows that eight of the top ten commodities (ranking based on revenues) from 1988 were also listed in the top ten in 1989. "Lumber and Sawn Timber" and "Plate, Sheet and Strip, Steel" were replaced by "Other Chemical Specialties, Industrial" and "Broad Woven Fabrics Wholly or in Part Cotton" which moved into ninth and tenth positions. "Broad Woven Fabrics Wholly or in Part Cotton" had the most dramatic gain in revenues, up by \$49.8 million from 1988. "Other Food Preparations" which remained in first place, gained \$47.0 million in revenue.

"Passenger Automobiles and Chassis" climbed from tenth position to sixth and "Other Non-Metallic Mineral Basic Products" advanced from seventh place to fifth place. "Cement and Concrete Basic Products" fell from fifth place in 1988 to seventh position. These top ten represented 30.4% of total revenues earned by for-hire trucking carriers in the transportation of commodities, which is consistent with 1988.

- "Other Non-Metallic Mineral Basic Products" emerged from below the top ten to second place in the top ten commodity ranking, based on tonnage, for 1989.
- "General Freight" plunged from third place in the 1988 commodity ranking, based on tonnage, out of the top ten for 1989.

The top ten commodities, based on tonnage, represented 48.1% of the total tonnage transported by for-hire trucking carriers in 1989, no change from 1988.

The top ten, based on tonne-kilometres, represented 34.8% of the total tonne-kilometres performed by these carriers, while the top ten, based on the number of shipments, accounted for 33.5% of all shipments.

Figure 4.10 displays that the first 100 commodities varied greatly, from the highly manufactured or finished goods such as "Passenger Automobiles and Chassis" and "Other Food Preparations" to the crude materials such as "Pulpwood Chips" and "Sand, Gravel, and Crude Stone".

Ninety-four of the commodities in the top 100 in 1989 were also in the top 100 the previous year. "Crude Mineral Oils" and "Other Materials Handling Equipment" greatly advanced in the rankings of commodities.

- "Other Materials Handling Equipment" advanced to 54th place in 1989 from 79th place.
- "Crude Mineral Oils" moved up from 75th place to 49th, with a gain of \$12.7 million.

Revenue generated from the transportation of "Miscellaneous Household and Personal Equipment (Used)" dropped by \$60.0 million, although only dropping from third place in 1988 to fourth place in 1989.

Les figures 4.9 et 4.10 présentent des données sur les principaux groupes de produits transportés par les entreprises des catégories I et II. À la figure 4.9, les 10 principaux groupes de marchandises sont classés selon les recettes, le tonnage, les tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions. La figure 4.10 classe les principaux produits selon les recettes.

Comme le montre la figure 4.9, huit des dix principaux produits, classés selon les recettes, en 1989 faisaient aussi partie des dix principaux produits en 1988. «Bois de construction et sciage» et «Tôles, feuilles et feuillards, d'acier» ont tombé pour faire places aux «Autres spécialités chimiques, industrielles» et «Tissus larges entières ou en partie de coton» qui sont passés au neuvième et dixième rang, respectivement. Les «Tissus larges entières ou en partie de coton» ont avancé largement selon les recettes, avec une hausse de 49,8 millions de dollars par rapport à 1988. Les recettes générées des «Autres préparations alimentaires» qui sont restées à la première place, ont augmenté de 47,0 millions de dollars relativement à 1988.

Parmi les dix principales marchandises, au titre des recettes, les «Voitures particulières et châssis» sont passées du dixième rang au sixième et les «Autres produits minéraux non métalliques de base» ont passé du septième à la cinquième position entre 1988 et 1989. Les «Produits de base en ciment et en béton» ont tombé de la cinquième place en 1988 à la septième place. Ces dix plus importantes marchandises ont représenté 30,4 % des recettes totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, semblable à 1988.

- Les «Autres produits minéraux non métalliques de base» se sont haussés parmi les dix premières marchandises jusqu'à la deuxième place selon le tonnage, en 1989.
- Le «Fret ordinaire» a fait une chute de la troisième place en 1988; en 1989 il ne faisait plus partie des dix principales marchandises.

Les dix premières marchandises ont représenté 48,1 % du tonnage total transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1989. Ce pourcentage est identique à celui de 1988.

Au titre du nombre de tonnes-kilomètres, elles ont figuré pour 34,8 % du nombre total de tonnes-kilomètres parcourues par ces transporteurs, tandis qu'au titre du nombre d'expéditions, elles ont représenté 33,5 % de toutes les expéditions effectuées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1989.

À la figure 4.10, on constate la diversité des 100 premières marchandises: on y aperçoit des produits finis ou hautement manufacturés tels que les «Voitures particulières et châssis» et «Autres préparations alimentaires» les matières brutes telles que les «Copeaux de bois à pâte» et le «Sable, gravier et pierre brute».

Parmi les 100 premières marchandises classées selon les recettes en 1989, quatre-vingt-quatorze d'entre elles étaient aussi représentées parmi les 100 premières en 1988. Les «Huiles minérales brutes» et l'«Autre matériel de manutention» ont avancé largement.

- L'«Autre matériel de manutention» est passé de la soixante-dix-neuvième place en 1988 à la cinquante-cinquième place en 1989.
- Les «Huiles minérales brutes» sont passées de la soixante-quatrième place à la quarante-neuvième place, avec une hausse de 12,7 millions de dollars.

Bien que les recettes générées du transport des «Articles ménagers et personnels divers (usagées)» ont chuté de 60,0 millions de dollars, mais ils sont passés seulement de la troisième place en 1988 à la quatrième place en 1989.

Figure 4.9

For-hire Trucking, 1989: Commodity Ranking**Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Classement des produits transportés****Top Ten Commodities Based on Revenue, Class I and II Carriers****Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les recettes**

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons
		\$'000		'000		'000		No. - Nbre
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	341,565	1	6 349	5	3 331 801	1	1,544,711
995	General freight - Fret général	243,854	2	4 038	12	2 042 242	4	1,774,383
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	178,295	3	2 177	21	767 124	19	1,517,357
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usagés)	138,580	4	665	44	403 171	33	223,095
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	131,179	5	10 433	2	2 105 012	3	580,982
581	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis	130,354	6	1 470	25	528 691	28	1,133,394
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	128,897	7	6 663	4	1 264 706	12	285,632
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	128,034	8	7 275	3	1 460 342	6	321,511
429	Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	119,432	9	2 262	19	1 069 944	14	582,111
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entière. ou en partie de coton	115,975	10	1 147	28	601 095	23	899,828

Top Ten Commodities Based on Tonnage, Class I and II Carriers**Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes transportées**

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons
		\$'000		'000		'000		No. - Nbre
276	Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	103,162	15	20 739	1	1 457 158	7	699,815
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	131,179	5	10 433	2	2 105 012	3	580,982
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	128,034	8	7 275	3	1 460 342	6	321,511
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	128,897	7	6 663	4	1 264 706	12	285,632
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	341,565	1	6 349	5	3 331 801	1	1,544,711
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	112,991	12	6 049	6	1 400 803	9	356,006
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	110,161	13	5 564	7	1 904 856	5	318,672
432	Fuel oil - Mazout	85,843	16	5 534	8	1 409 467	8	204,926
431	Gasoline - Essence	74,181	20	4 973	9	1 188 932	13	207,823
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	114,691	11	4 642	10	2 473 935	2	217,708

Figure 4.9

For-hire Trucking, 1989: Commodity Ranking – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Classement des produits transportés – fin

Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres, Class I and II Carriers

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes-kilomètres

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue Recettes	Rank Classement	Tonnes	Rank Classement	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Rank Classement	Shipments Livraisons	Rank Classement
		\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	341,565	1	6 349	5	3 331 801	1	1,544,711	2
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	114,691	11	4 642	10	2 473 935	2	217,708	37
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	131,179	5	10 433	2	2 105 012	3	580,982	13
995	General freight – Fret général	243,854	2	4 038	12	2 042 242	4	1,774,383	1
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	110,161	13	5 564	7	1 904 856	5	318,672	27
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	128,034	8	7 275	3	1 460 342	6	321,511	26
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	103,162	15	20 739	1	1 457 158	7	699,815	9
432	Fuel oil – Mazout	85,843	16	5 534	8	1 409 467	8	204,926	39
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	112,991	12	6 049	6	1 400 803	9	356,006	22
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	70,991	22	4 115	11	1 367 623	10	157,677	49

Top Ten Commodities Based on Shipments, Class I and II Carriers

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les livraisons

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue Recettes	Rank Classement	Tonnes	Rank Classement	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Rank Classement	Shipments Livraisons	Rank Classement
		\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
995	General freight – Fret général	243,854	2	4 038	12	2 042 242	4	1,774,383	1
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	341,565	1	6 349	5	3 331 801	1	1,544,711	2
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	178,295	3	2 177	21	767 124	19	1,517,357	3
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	130,354	6	1 470	25	528 691	28	1,133,394	4
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	115,975	10	1 147	28	601 095	23	899,828	5
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	25,271	51	112	123	68 482	115	796,080	6
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	25,474	50	149	111	106 763	95	741,872	7
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	85,182	17	827	34	826 152	17	708,306	8
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	103,162	15	20 739	1	1 457 158	7	699,815	9
788	Other apparel – Autres vêtements	48,787	30	171	102	227 185	52	669,791	10

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne- kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes- kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	No. – Nbre
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	341,565	6 349	3 331 801	1,544,711
995	General freight – Fret général	243,854	4 038	2 042 242	1,774,383
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	178,295	2 177	767 124	1,517,357
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagés)	138,580	665	403 171	223,095
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	131,179	10 433	2 105 012	580,982
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	130,354	1 470	528 691	1,133,394
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	128,897	6 663	1 264 706	285,632
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	128,034	7 275	1 460 342	321,511
429	Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	119,432	2 262	1 069 944	582,111
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	115,975	1 147	601 095	899,828
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	114,691	4 642	2 473 935	217,708
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	112,991	6 049	1 400 803	356,006
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuilards, d'acier	110,161	5 564	1 904 856	318,672
951	Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	105,352	1 750	796 697	587,050
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	103,162	20 739	1 457 158	699,815
432	Fuel oil – Mazout	85,843	5 534	1 409 467	204,926
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	85,182	827	826 152	708,306
351	Paper for printing – Papier d'impression	79,392	1 942	1 285 885	307,496
964	Paper end-products – Produits finals en papier	74,956	1 343	729 945	547,544
431	Gasoline – Essence	74,181	4 973	1 188 932	207,823
509	Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	72,569	626	428 893	510,125
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	70,991	4 115	1 367 623	157,677
051	Dairy products – Produits laitiers	70,038	3 611	744 974	383,217

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups - Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits - suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	No. - Nbre
741	Household furniture (inc. knocked down) - Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	61,698	345	272 524	471,174
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery - Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro	61,104	1 525	377 722	177,045
448	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	55,604	1 203	655 577	221,143
583	Trucks, chassis & truck tractors, commercial - Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.	52,891	637	221 139	372,997
291	Other waste & scrap materials - Autres déchets et rebuts	51,001	3 074	579 543	146,097
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	49,040	543	275 539	472,391
788	Other apparel - Autres vêtements	48,787	171	227 185	669,791
091	Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés	43,809	1 109	540 864	134,454
416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials - Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes	41,609	2 494	839 075	85,491
991	Mail - Courrier	40,844	384	561 891	67,624
473	Glass basic products - Produits de base en verre	38,262	645	363 898	175,429
841	Floor coverings - Couvre-sols	36,038	254	171 277	337,825
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) - Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	33,781	409	238 472	234,661
637	Electronic equip. components, chassis & cabinetry - Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	33,465	118	162 541	362,652
231	Logs and bolts - Billes et billots	32,610	2 894	526 399	91,800
061	Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus	32,210	2 209	529 528	76,519
697	Miscellaneous electric equipment and appliances - Appareils & matériels électriques divers	32,067	248	127 247	327,005
461	Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture	31,452	450	313 759	182,773
173	Distilled alcoholic beverages - Boissons alcooliques distillées	30,697	813	305 939	88,995
428	Paints and related paint products - Peintures et produits connexes	30,465	354	230 758	271,046
172	Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	30,101	797	334 120	113,051
425	Plastics basic shapes and forms - Profiles et formes de base en matière plastique	29,426	458	204 404	164,125

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	No. – Nbre
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	29,234	434	184 649	140,159
469	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	29,220	523	286 798	148,839
529	Other special industrial machinery & equipment – Autres machines et matériel industriels spéciaux	29,205	606	238 912	102,405
262	Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	27,286	2 416	1 065 170	96,344
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	25,474	149	106 763	741,872
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	25,271	112	68 482	796,080
339	Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	24,802	918	426 287	83,115
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	24,686	2 439	458 730	98,592
519	Other materials handling equipment – Autre matériel de manutention	24,402	349	192 105	137,612
899	Other printed matter – Autres imprimés	24,353	211	131 351	323,203
402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal.	23,200	882	266 313	43,285
001	Cattle – Bovins	22,910	517	327 391	45,689
015	Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) – Prép. à base de viandes & viandes cuites (sauf boîtes)	22,811	188	258 954	79,247
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	22,079	770	269 160	62,178
449	Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, d'acier	21,930	332	205 553	100,605
901	Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	21,046	100	93 126	361,509
404	Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	20,503	554	271 866	46,017
443	Castings & forgings, iron & steel(exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer& acier(sauf tuyaux& raccor)	19,785	433	204 652	106,846
401	Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid – Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	19,244	840	223 886	40,034
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	18,652	668	260 948	37,597
522	Const. and maintenance machinery and equipment – Machines & matériel de construction & d'entretien	18,215	311	208 747	60,534
336	Millwork (woodwork) & building components – Bois travaillé et éléments de construction	18,126	253	181 035	129,630

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	No. – Nbre
999	Unknown – Inconnu	18,122	188	154 893	90,552
464	Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	18,002	235	171 043	92,392
472	Structural clay products and refractories – Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires	17,778	710	200 961	70,986
104	Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les confiseries)	17,661	144	119 095	230,545
436	Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	17,398	638	241 054	30,600
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	16,893	207	131 364	159,530
969	Plastic end-products – Produits finals en plastique	16,690	146	88 063	132,066
807	Cleaning and polishing preparations – Prép. et produits de nettoyage et de cirage	15,870	212	80 337	162,725
062	Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	15,563	542	178 715	31,545
494	Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. &etc) - Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)	15,485	200	142 944	123,357
152	Cereal grains & by-products processed for feed – Grains de céréales & sous-produits pour animaux	14,698	902	196 778	63,332
546	Other agricultural machinery & equipment – Autres machines et matériel agricoles	14,111	182	141 871	62,613
681	Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques & lampes portative	14,102	53	51 349	174,167
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre)	14,004	245	180 311	29,360
145	Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes	13,950	397	226 422	37,829
686	Wiring devices – Dispositifs de câblage	13,780	83	81 666	176,540
742	Office furniture and visible record equipment – Meubles de bureau & mat. ordinaire de classement	13,601	67	57 357	96,044
671	Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	13,579	82	56 481	140,095
451	Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	13,368	317	140 226	54,289
468	Valves and pipe fittings – Robinetterie et raccords de tuyauterie	13,279	80	70 243	130,580
213	Nursery & greenhouse stock & related materials – Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	13,110	324	204 320	116,038

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimated for the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – fin

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne- kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes- kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
433	Lubricating oils and greases – Huiles de graissage et graisses lubrifiantes	12,605	257	129 960	37,593
444	Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier	12,529	465	200 465	47,209
446	Structural shapes and sheet piling, steel – Profiles de charpente et palplanches	12,411	671	180 265	38,997
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	12,085	60	67 563	232,804
159	Complete feed – Aliments complets	11,885	353	166 869	36,276
551	Tractors (exc. industrial material handling equip.) – Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.)	11,790	98	75 398	47,956
748	Furniture and fixture components – Éléments de meubles et d'accessoires	11,581	64	35 694	101,332
006	Poultry – Volaille	11,570	279	46 559	23,955
357	Building paper and board – Papier et panneaux de construction	11,534	539	163 542	39,907
655	Air conditioning & refriger. equip. (exc. indust. fans) – Mat. de climatisation & de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	11,017	80	43 167	88,694
832	Sporting & athletic equip. (exc. uniforms & shoes) – Art. de sport et d'athlét. (sauf uniformes & chaus.)	10,884	48	39 574	124,992
462	Tanks – Réservoirs	10,868	118	53 713	33,375
Total for first 100 commodities – Total pour les 100 premiers produits		4,686,870	148 317	47 697 988	33,375
Total for all commodities – Total pour tous les produits		5,442,880	162 466	54 405 097	31,280,926

TRUCKLOAD AND LESS THAN TRUCKLOAD TRAFFIC CLASS I AND II CARRIERS

One of the main divisions in truck transportation is between truckload (shipment(s) weighing 10 000 kg and over) and less-than-truckload (a shipment weighing less than 10 000 kg) service. These movements are described in Figures 4.11 to 4.14.

Figure 4.11 shows that the truckload (TL) shipments generated \$258.3 million more in revenues than less-than-truckload (LTL) shipments. This gap narrowed compared to 1988, when the revenues generated from truckload shipments were \$325.3 million more than less-than-truckload shipments. In contrast, the LTL movements accounted for 4.1 times the number of truckload shipments. In general, the average LTL shipment weighed 701.7 kg [758.8 kg in 1988] and was transported over a distance of 558 km [526.9 km in 1988]. The average TL shipment characteristically weighed 23 595 kg [25 121 kg in 1988] and was transported a distance of 307.7 km [304.1 km in 1988].

As might be expected, the revenues from LTL shipments were predominant in Ontario (see Figure 4.11). This province constituted 46.8% of the revenues derived from LTL shipments. This is not surprising as "Road Motor Vehicles" (Figure 4.14), represented the number one ranked LTL commodity with most of the shipments having occurred in Ontario and Quebec.

Figure 4.11

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimates by Weight Group by Region of Origin
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

Regional totals - Totaux régionaux			Regional totals - Totaux régionaux		
	TL	LTL		TL	LTL
	\$'000	\$'000		'000	'000
Revenue - Recettes			Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres		
BC and territories - C.-B. et Territoires	389,491	257,265	BC and territories - C.-B. et Territoires	6 475 723	1 165 859
Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	650,356	419,444	Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	12 147 479	1 917 083
Ontario	1,068,725	1,212,680	Ontario	15 261 124	4 365 492
Quebec - Québec	505,112	565,868	Quebec - Québec	6 894 844	1 906 976
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	236,917	137,020	Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	3 781 310	489 216
Total	2,850,602	2,592,279	Total	44 560 479	9 844 627
Tonnes			Shipments - Livraisons		
	'000	'000			
BC and territories - C.-B. et Territoires	17 548	1 458	BC and territories - C.-B. et Territoires	717,388	2,145,507
Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	26 333	2 776	Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	1,080,763	4,115,922
Ontario	67 965	8 503	Ontario	2,863,204	11,871,470
Quebec - Québec	22 104	3 763	Quebec - Québec	1,013,210	5,423,341
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	10 872	1 143	Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	463,299	1,586,823
Total	144 823	17 643	Total	6,137,864	25,143,063

Figures 4.12 and 4.13 are graphic representations of truck traffic in terms of average distance travelled, weight groupings, (TL versus LTL) and area of operation (intra-regional versus inter-regional). For **intra-regional** movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for TL (148 km) and LTL (236 km) shipments. This was likely due to the heavy concentration of truck traffic in southern Ontario. Carriers originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta travelled farther intra-regionally in both weight categories compared to carriers of the other regions.

CHARGE COMPLÈTE ET CHARGE PARTIELLE - TRANSPORTEURS DES CATEGORIES I ET II

L'une des principales divisions dans l'activité du camionnage se situe entre les mouvements en charge complète (expédition(s) de 10 000 kg et plus) et les mouvements en charge partielle (expédition de moins de 10 000 kg). Ces mouvements sont décrits aux figures 4.11 à 4.14.

La figure 4.11 montre que les mouvements en charge complète (CC) ont rapporté 258,3 millions de dollars de plus que les mouvements en charge partielle (CP), cet écart s'est réduit relativement à 1988 quand les recettes générées des mouvements en charge complète étaient 325,3 millions de dollars de plus. Par contre, les mouvements en charge partielle ont représenté 4,1 fois le nombre d'expéditions en charge complète. En général, l'expédition en charge partielle avait un poids moyen de 701,7 kg [758,8 kg en 1988] et était transportée sur une distance moyenne de 558 km [526,9 km en 1988]. Le poids moyen de l'expédition en charge complète typique était de 23 595 kg [25 121 kg en 1988] et la distance parcourue, de 307,7 km [304,1 km en 1988].

Comme on peut s'attendre, les recettes des mouvements en charge partielle étaient prédominantes en Ontario (voir figure 4.11). Cette province a réalisé 46,8 % des recettes à ce titre. Ces résultats n'ont rien de surprenant puisque les «Véhicules automobiles routiers» (figure 4.14) ont représenté la principale catégorie de produits transportés en charge partielle, la plupart des expéditions ayant lieu en Ontario et au Québec.

Les figures 4.12 et 4.13 illustrent graphiquement le trafic de marchandises selon la distance parcourue, les groupes de poids (charge complète et charge partielle) et la région d'exploitation (transport intrarégional et transport interrégional). Dans le cas des mouvements **intrarégionaux**, les voyages en charge partielle étaient plus longs que ceux en charge complète. Par rapport à toutes les autres régions, l'Ontario est celle où les distances parcourues en charge complète (148 km) et en charge partielle (236 km) étaient les plus courtes. Cela s'explique sans doute par l'intense circulation de camions dans le sud de l'Ontario. Les transporteurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont parcouru les plus longues distances au titre du transport intrarégional, pour les deux groupes de poids.

Figure 4.12

For-hire Trucking, 1989: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Weight Group
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux, selon le poids

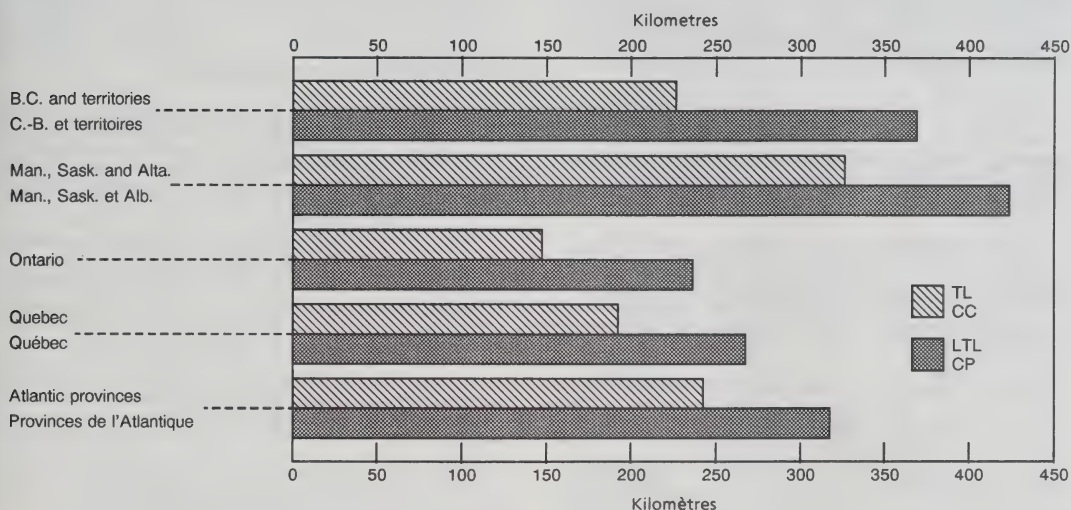
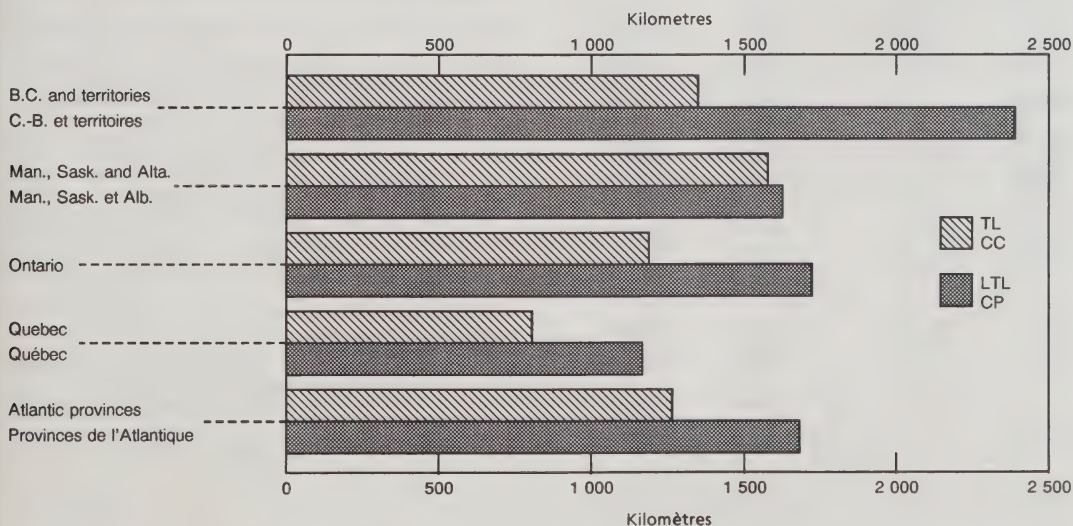


Figure 4.13

For-hire Trucking, 1989: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Weight Group
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises, selon le poids



As for **interregional** movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. It is interesting to note that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that 26.3% of the revenues generated from trucking movements originating in Quebec were destined for Ontario (see Figure 4.5). Carriers originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta travelled the farthest carrying full truckloads, while carriers domiciled in British Columbia and the Territories travelled the farthest with less-than-truckloads shipments.

Figure 4.14 represents the top 15 revenue-generating commodities for LTL and TL shipments. These data show that, in general, the LTL shipments were comprised mainly of manufactured products whereas the TL commodities were comprised of raw bulk materials and intermediate manufactured products.

Figure 4.15 provides estimates of revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments by commodity section and by weight group. Figure 4.16 provides these estimates by originating province/territory and by weight group. With the assistance of percentages, Figure 4.17 displays the distribution of truck traffic by commodity section.

Truck revenues were concentrated in the two weight groups which comprise the 10 000 to 29 999 kilogram range. Within these two groups, the 10 000 to 19 999 kilogram weight group generated the greatest amount of revenues (20.5% up from 19.1% in 1988), but only handled 20.3% of the tonnage and 6.9% of the shipments. The 20 000 to 29 999 kilogram weight group represented 20.2% of the revenues generated, 36.9% of the tonnage carried and 7.8% of the shipments. The 30 000 to 44 999 kilogram weight group generated only 10.3% of the revenues but represented 29.6% of the tonnage.

The small shipment traffic (up to 1 000 kg) constituted the majority of shipments (65.5%) but generated only 21.7% of the revenues and 2.2% of the tonnage.

As indicated in Figure 4.17 the distribution of revenues over the six major commodity sections showed that the trucking industry derived the majority of its revenues from the transport of "Fabricated Materials, Inedible" (34.2%) and "End Products, Inedible" (32.7%).

On observe une tendance semblable au niveau des mouvements **interrégionaux**, les voyages en charge partielle étant plus longs que ceux en charge complète. Il est intéressant de noter que les mouvements en provenance du Québec étaient plus courts que les voyages du même genre fait à partir des autres régions. Le fait que le Québec a tiré 26,3 % de ses recettes du transport de marchandises vers l'Ontario (voir figure 4.5) explique en partie ces résultats. Les transporteurs opérant à partir du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont effectué les voyages les plus longs en charge complète, tandis que les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique et dans les Territoires ont parcouru les distances les plus longues en charge partielle.

La figure 4.14 présente les 15 marchandises les plus payantes transportées en charge complète et en charge partielle. En général, les expéditions en charge partielle comprenaient surtout des produits manufacturés, tandis que les expéditions en charge complète comprenaient des matières brutes et des produits manufacturés en vrac.

La figure 4.15 fournit des estimations des recettes, du nombre de tonnes, de tonnes-kilomètres et d'expéditions, selon la section de marchandises et le groupe de poids. La figure 4.16 fournit ces estimations selon la province ou le territoire d'origine et le groupe de poids. À la figure 4.17, on trouve la répartition en pourcentage du trafic de marchandises selon la section de marchandises.

La plus grande partie des recettes de camionnage était associée aux deux groupes de poids dont l'échelle varie entre 10 000 kg à 29 999 kg. Dans ce contexte, on a enregistré les recettes les plus élevées (à 20,5 % de 19,1 % en 1988), pour le groupe de poids de 10 000 kg à 19 999 kg, mais 20,3 % seulement du tonnage et 6,9 % seulement du nombre d'expéditions. Le groupe de poids de 20 000 kg à 29 999 kg a représenté 20,2 % des recettes générées; 36,9 % du tonnage et 7,8 % des livraisons. Le groupe de poids 30 000 à 44 999 kg a généré 10,3 % seulement des recettes mais 29,6 % du tonnage.

Les petites expéditions (jusqu'à 1 000 kg) ont constitué la majeure partie des expéditions (65,5 %), mais 21,7 % seulement des recettes et 2,2 % du tonnage.

Comme le montre la figure 4.17, sur la répartition des recettes selon les six principales sections de marchandises, le secteur du camionnage a généré la plus grande partie de ses recettes du transport de «Demi-produits non comestibles» (34,2 %) et du transport de «Produits finaux non comestibles» (32,7 %).

Figure 4.14

For-hire Trucking, 1989: Selected Statistics for Commodity Divisions (Ranked by Revenue), Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines statistiques pour les divisions de produits (classées en fonction des recettes), catégories I et II

Commodity – Produit	Revenue	Tonnage	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
	\$'000	'000	'000	
Less than truckload – Charge partielle				
58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	329,848	3 029	1 180 403	2,956,567
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	172,313	921	758 659	1,665,422
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	160,098	1 545	835 055	1,305,594
86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	137,202	385	288 237	260,531
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	110,355	594	399 655	1,053,000
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	104,757	696	398 134	977,614
37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	92,281	465	261 348	886,375
74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	89,476	415	277 139	776,087
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	76,318	343	234 916	689,360
95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	71,414	655	280 612	516,418
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	68,130	516	290 504	526,163
96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	67,938	506	284 068	765,044
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	65,583	591	235 543	477,586
52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	56,155	339	176 556	393,498
01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	55,862	413	283 292	893,194
Total (Less Than Truckload – Charge partielle)	2,592,279	17 643	9 844 630	25,143,063
Truckload – Charge complète				
43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	280,443	17 870	4 272 055	686,609
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	255,038	17 947	3 735 085	672,442
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	200,066	5 283	2 778 398	307,949
27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	183,864	25 858	3 110 145	869,688
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	167,223	8 232	3 109 248	317,605
23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	165,425	11 115	2 161 570	417,501
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	144,061	5 946	3 213 185	229,822
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	130,507	3 689	2 000 367	267,136
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	92,624	2 769	1 271 874	134,629
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	72,473	2 512	1 412 432	123,014
01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	70,996	841	953 604	64,384
40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	69,406	2 627	893 710	91,074
52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	69,360	2 244	738 483	100,798
06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	63,090	3 082	855 437	113,385
17 Beverages – Boissons	59,812	2 040	794 246	107,191
Total (Truckload – Charge complète)	2,850,602	144 823	44 560 421	6,137,864
GRAND TOTAL	5,442,880	162 466	54 405 051	31,280,927

Figure 4.15

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group, Class I and II Carriers

	Up to - 100 kg	Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Live animals							
Revenues	\$	55,343	1,035,047	550,959	1,560,378	5,717,088	29,326,354
Tonnes		52	8 337	8 083	34 005	131 270	644 765
Tonne-kilometres		19 181	2 581 160	3 114 797	11 309 198	42 038 247	245 808 220
Shipments	No.	1,399	14,200	5,569	9,963	17,509	49,992
Food, feed, beverage and tobacco							
Revenues	\$	24,704,018	102,735,350	49,510,656	80,224,436	95,915,106	317,085,575
Tonnes		48 917	560 750	456 137	993 520	1 763 732	8 482 191
Tonne-kilometres		21 679 709	319 095 741	234 699 715	533 449 449	758 236 999	3 719 176 557
Shipments	No.	1,001,314	1,559,806	312,612	308,261	238,960	531,003
Crude materials, inedible							
Revenues	\$	3,909,812	13,525,086	5,031,926	11,594,685	10,723,392	94,285,133
Tonnes		4 328	38 145	30 994	119 306	269 685	5 012 077
Tonne-kilometres		2 882 255	21 707 638	15 735 217	50 742 303	64 116 327	1 083 581 900
Shipments	No.	123,384	82,900	21,663	34,996	36,633	302,271
Fabricated materials, inedible							
Revenues	\$	71,038,281	209,080,979	92,484,048	115,659,840	117,611,622	287,233,770
Tonnes		86 905	785 481	531 425	1 152 800	2 032 319	9 387 932
Tonne-kilometres		59 060 583	495 621 444	326 682 166	597 757 315	940 486 477	3 842 385 830
Shipments	No.	1,941,535	2,325,008	378,848	353,343	275,715	584,963
End products, inedible							
Revenues	\$	205,380,175	462,716,438	318,224,442	268,721,147	173,554,708	277,321,507
Tonnes		249 001	1 561 862	2 605 390	1 624 094	2 234 135	6 281 888
Tonne-kilometres		196 419 008	1 243 354 456	1 184 679 144	1 074 899 628	1 146 865 488	3 139 242 362
Shipments	No.	7,116,265	4,838,397	1,888,623	519,198	308,496	438,129
General or unclassified freight							
Revenues	\$	28,115,274	60,546,207	20,959,727	28,597,070	36,786,975	107,957,742
Tonnes		31 710	204 530	108 729	194 028	418 081	3 177 063
Tonne-kilometres		27 385 877	178 506 907	93 269 304	144 041 366	349 697 560	1 584 269 991
Shipments	No.	838,628	658,262	74,577	59,817	52,420	243,720
Total							
Revenues	\$	333,202,901	849,639,106	486,761,757	506,357,555	440,308,892	1,113,210,081
Tonnes		420 913	3 159 104	3 740 757	4 117 753	6 849 222	32 985 915
Tonne-kilometres		307 446 910	2 260 867 588	1 858 178 689	2 412 191 316	3 301 441 098	13 614 475 215
Shipments	No.	11,022,527	9,478,574	2,681,892	1,285,578	929,733	2,150,077

Figure 4.15

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations selon la section des produits et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
						Animaux vivants
12,158,136	958,178	640,390	70,789	52,072,660	\$	Recettes
395 836	47 753	27 676	1 670	1 299 447		Tonnes
190 201 587	20 404 880	13 865 638	112 995	529 457 212		Tonnes-kilomètres
15,976	1,355	556	24	116,478	Nbre	Livraisons
						Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
193,539,694	39,536,951	3,918,643	1,861,257	909,031,686	\$	Recettes
6 918 649	2 568 292	224 811	103 402	22 120 400		Tonnes
3 281 591 807	728 645 025	123 094 160	36 600 471	9 756 614 711		Tonnes-kilomètres
297,673	72,879	4,501	1,483	4,310,874	Nbre	Livraisons
						Matières brutes non comestibles
209,173,735	184,213,344	7,442,366	654,463	540,553,943	\$	Recettes
18 495 966	23 207 562	569 726	30 969	47 778 758		Tonnes
3 154 982 814	4 148 876 674	114 490 096	6 504 641	8 663 619 867		Tonnes-kilomètres
714,926	661,006	11,777	449	1,989,723	Nbre	Livraisons
						Demi-produits non comestibles
615,466,478	320,345,658	28,680,899	2,481,925	1,860,083,500	\$	Recettes
31 806 320	21 129 771	1 745 530	193 324	68 851 808		Tonnes
10 138 854 424	5 969 935 823	874 259 971	95 060 754	23 340 148 864		Tonnes-kilomètres
1,295,868	590,640	34,568	2,526	7,738,829	Nbre	Livraisons
						Produits finals non comestibles
56,553,373	13,198,041	2,261,987	386,990	1,778,318,808	\$	Recettes
2 089 689	1 044 159	110 491	5 178	17 805 886		Tonnes
1 050 646 094	263 029 832	50 978 150	6 064 153	9 356 177 600		Tonnes-kilomètres
91,517	30,471	2,234	72	15,192,462	Nbre	Livraisons
						Fret ordinaire ou non classé
15,063,441	2,922,521	1,265,149	605,490	302,819,595	\$	Recettes
283 594	104 247	58 814	29 016	4 609 813		Tonnes
272 360 399	70 344 415	33 459 560	5 690 647	2 759 026 063		Tonnes-kilomètres
12,783	2,827	891	176	1,932,559	Nbre	Livraisons
						Total
1,101,954,857	561,174,694	44,209,433	6,060,914	5,442,880,193	\$	Recettes
59 990 054	48 101 784	2 737 047	363 560	162 466 112		Tonnes
18 088 618 892	11 201 236 650	1 210 147 575	150 033 660	54 405 096 628		Tonnes-kilomètres
2,428,744	1,359,179	54,528	4,729	31,280,926	Nbre	Livraisons

Figure 4.16

For-hire Trucking, 1989: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Newfoundland							
Revenues	\$	1,790,794	6,603,566	2,383,107	3,193,992	1,580,841	7,686,661
Tonnes		3 249	29 222	13 165	16 623	18 681	124 995
Tonne-kilometres		2 004 995	17 956 661	7 552 400	11 563 182	10 982 041	115 940 584
Shipments	No.	63,135	89,627	9,668	5,428	2,541	8,342
Prince Edward Island							
Revenues	\$	348,886	877,968	607,247	1,404,902	1,003,732	3,616,510
Tonnes		472	4 469	4 249	11 711	17 159	85 818
Tonne-kilometres		293 641	3 328 608	2 817 958	10 075 319	9 317 918	56 389 397
Shipments	No.	9,408	12,288	3,125	3,641	2,333	5,646
Nova Scotia							
Revenues	\$	6,488,964	17,423,736	10,612,270	10,868,482	10,913,801	29,442,509
Tonnes		13 316	103 937	74 514	90 818	170 283	879 041
Tonne-kilometres		5 627 218	45 881 201	35 988 795	43 884 145	80 730 455	308 110 352
Shipments	No.	307,584	307,305	55,040	29,401	22,370	58,295
New Brunswick							
Revenues	\$	5,870,417	16,027,162	12,772,031	12,692,049	14,065,796	37,742,311
Tonnes		11 140	99 728	137 311	121 825	207 707	930 957
Tonne-kilometres		4 984 637	40 371 970	40 934 064	45 493 551	78 982 846	406 031 601
Shipments	No.	210,810	287,288	103,230	39,350	27,304	60,190
Quebec							
Revenues	\$	80,312,375	192,090,217	105,345,802	101,922,271	82,991,066	230,561,719
Tonnes		92 942	662 753	982 840	792 030	1 199 694	7 028 952
Tonne-kilometres		68 903 197	437 705 218	363 435 842	452 485 861	588 400 035	2 553 002 369
Shipments	No.	2,269,626	2,051,689	716,093	247,824	164,722	452,583
Ontario							
Revenues	\$	163,343,922	393,264,345	233,090,414	231,672,995	205,775,874	449,939,749
Tonnes		192 809	1 381 658	1 827 505	1 990 480	3 487 276	14 481 599
Tonne-kilometres		140 262 846	1 024 567 823	878 059 880	1 060 335 438	1 400 920 574	4 886 821 155
Shipments	No.	5,551,876	4,080,192	1,280,838	623,120	475,960	985,185
Manitoba							
Revenues	\$	12,348,666	40,581,959	19,839,872	24,560,233	19,264,712	59,853,670
Tonnes		19 519	165 138	106 493	165 768	219 266	1 122 296
Tonne-kilometres		17 678 766	154 249 412	101 391 238	158 381 484	209 191 276	1 063 445 993
Shipments	No.	462,274	516,731	77,510	51,316	30,465	67,899
Saskatchewan							
Revenues	\$	6,457,694	18,000,348	11,059,512	10,796,817	8,921,001	41,027,495
Tonnes		11 197	88 885	86 314	98 090	176 687	1 163 611
Tonne-kilometres		5 380 603	38 960 246	38 715 145	54 086 726	91 063 490	570 070 894
Shipments	No.	250,068	278,597	64,206	29,717	22,956	78,936
Alberta							
Revenues	\$	28,141,767	76,590,839	42,396,794	54,379,109	52,786,237	127,636,999
Tonnes		40 706	318 218	246 774	426 488	765 591	2 967 212
Tonne-kilometres		29 269 579	224 080 165	168 920 373	272 456 289	446 607 584	1 889 138 377
Shipments	No.	981,393	983,641	180,371	131,664	102,735	191,709
British Columbia, Yukon and Northwest Territories							
Revenues	\$	28,099,417	88,178,967	48,654,709	54,866,705	43,005,832	125,702,460
Tonnes		35 563	305 098	261 592	403 920	586 878	4 201 435
Tonne-kilometres		33 041 430	273 765 758	220 363 183	303 437 262	385 244 877	1 765 507 378
Shipments	No.	916,354	871,216	191,811	124,117	78,347	241,292
Canada							
Revenues	\$	333,202,901	849,639,106	486,761,757	506,357,555	440,308,892	1,113,210,081
Tonnes		420 913	3 159 104	3 740 757	4 117 753	6 849 222	32 985 915
Tonne-kilometres		307 446 910	2 260 867 588	1 858 178 689	2 412 191 316	3 301 441 098	13 614 475 215
Shipments	No.	11,022,527	9,478,574	2,681,892	1,285,578	929,733	2,150,077

Figure 4.16

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
7,088,687	2,699,710	465,147	209,388	33,701,894	\$	Terre-Neuve
252 940	172 338	8 108	6 021	645 342		Recettes
148 233 946	215 444 457	8 635 643	1 098 856	539 416 729		Tonnes
10,825	5,014	157	88	194,773	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
11,630,666	26,477	57	...	19,516,445	\$	Île du Prince-Édouard
283 974	1 504	143	...	409 497		Recettes
267 700 112	485 606	32 829	...	350 441 389		Tonnes
12,068	50	3	...	48,561	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
39,740,672	15,721,880	417,517	...	141,629,831	\$	Nouvelle-Écosse
2 344 863	1 230 671	46 999	...	4 954 442		Recettes
626 163 555	274 028 315	8 256 758	...	1 428 670 792		Tonnes
94,370	36,347	966	...	911,629	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
59,807,438	18,967,900	1,126,992	17,239	179,089,334	\$	Nouveau-Brunswick
3 014 949	1 439 407	41 923	1 400	6 006 347		Recettes
938 814 416	364 994 578	31 050 481	338 800	1 951 996 946		Tonnes
122,594	43,517	861	20	895,159	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
188,548,029	80,877,618	7,058,487	1,272,994	1,070,980,577	\$	Québec
9 125 443	5 651 065	294 939	36 410	25 867 068		Recettes
2 803 636 046	1 344 975 154	171 396 477	17 880 037	8 801 820 384		Tonnes
376,232	166,513	5,665	533	6,436,552	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
381,179,605	210,560,748	10,113,136	2,464,766	2,281,405,555	\$	Ontario
28 113 317	23 997 041	856 824	139 241	76 467 751		Recettes
6 158 275 987	3 707 062 914	306 950 741	63 313 229	19 626 614 001		Tonnes
1,101,920	675,305	17,187	1,777	14,734,675	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
41,028,560	18,447,687	3,120,382	...	239,045,742	\$	Manitoba
1 335 550	2 598 104	127 637	...	5 859 771		Recettes
786 728 280	503 999 211	49 681 682	...	3 044 745 502		Tonnes
56,194	75,295	2,637	...	1,332,968	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
45,471,394	26,253,165	924,019	71,201	168,982,646	\$	Saskatchewan
1 857 065	1 861 029	69 776	6 387	5 419 040		Recettes
878 976 215	714 988 170	35 317 805	3 165 718	2 430 738 305		Tonnes
78,710	50,327	1,455	92	852,206	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
161,929,281	107,129,997	10,100,202	680,673	661,771,898	\$	Alberta
6 760 231	5 628 035	581 087	96 113	17 830 455		Recettes
2 877 399 038	2 380 185 389	268 813 319	31 790 857	8 589 011 328		Tonnes
287,048	154,098	11,571	1,097	3,011,511	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
165,530,525	80,489,512	10,883,493	1,344,654	646,756,271	\$	Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest
6 901 723	5 522 591	709 610	77 989	19 006 398		Recettes
2 602 691 297	1 695 072 857	330 011 840	32 446 163	7 641 582 522		Tonnes
288,783	152,713	14,024	1,122	2,862,895	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons
1,101,954,857	561,174,694	44,209,433	6,060,914	5,442,880,193	\$	Canada
59 990 054	48 101 784	2 737 047	363 560	162 466 112		Recettes
18 088 618 892	11 201 236 650	1 210 147 575	150 033 660	54 405 096 628		Tonnes
2,428,744	1,359,179	54,528	4,729	31,280,926	Nbre	Tonnes-kilomètres
						Livraisons

Figure 4.17

For-Hire Trucking, 1989: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Ventilation du volume de camionnage par section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Commodity section Section de produits	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Live animals – Animaux vivants	1.0	0.8	1.0	0.4
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires aliments pour animaux, boissons et tabacs	16.7	13.6	17.9	13.8
Crude materials, edible – Matières brutes non comestibles	9.9	29.4	15.9	6.4
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	34.2	42.4	42.9	24.7
End products, inedible – Produits finals non comestibles	32.7	11.0	17.2	48.6
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	5.6	2.8	5.1	6.2
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

Figure 4.18

For-Hire Trucking, 1989: Distribution of Truck Traffic by Weight Group, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: ventilation du volume de camionnage par groupe de poids, pour les transporteurs des catégories I et II

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg	6.1	0.3	0.6	35.2
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	15.6	1.9	4.2	30.3
1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg	8.9	2.3	3.4	8.6
2 000 to 4 999 kg – 2 000 à 4 999 kg	9.3	2.5	4.4	4.1
5 000 to 9 999 kg – 5 000 à 9 999 kg	8.1	4.2	6.1	3.0
10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg	20.5	20.3	25.0	6.9
20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg	20.2	36.9	33.2	7.8
30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg	10.3	29.6	20.6	4.3
45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg	0.8	1.7	2.2	0.2
65 000 kg and over – 65 000 kg et plus	0.1	0.2	0.3	–
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

MAJOR POPULATION CENTRES – CLASS I AND II CARRIERS

Census Metropolitan Areas (CMAs) are the main origins and destinations of goods transported by the for-hire trucking industry. Figure 4.19 displays graphically the percentage of for-hire trucking activity originating in and destined for CMAs in 1989. More revenues were earned and more shipments originated in CMAs, while more tonnage was carried and more tonne-kilometres were performed on movements destined to CMAs.

Figures 4.20 and 4.21 rank the 24 CMAs of origin or destination on the basis of revenues. Sixty-one percent of for-hire trucking revenues were generated from traffic originating in CMAs. CMAs as destinations represented 52.7% of the total for-hire trucking revenues. Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary were the most important CMAs in terms of both origin and/or destination traffic. These six CMAs accounted for 74.4% of the revenues generated from movements originating in CMAs, and 61.1% of the revenues generated from movements destined for CMAs.

Census Metropolitan Area is defined as the main labour market area of an urbanized core having 100,000 or more population.

GRANDS CENTRES URBAINS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les régions métropolitaines de recensement (RMR) représentent les principaux points d'origine et de destination des marchandises acheminées par les transporteurs pour compte d'autrui. La figure 4.19 illustre graphiquement le pourcentage des mouvements en provenance et à destination des RMR en 1989. Les mouvements en provenance des RMR ont généré plus de recettes et plus d'expéditions, tandis que les mouvements à destination des RMR ont représenté un plus grand nombre de tonnes et de tonnes-kilomètres.

Les figures 4.20 et 4.21 montrent le classement des 24 RMRs d'origine et de destination, selon les recettes. 61% des recettes du camionnage pour compte d'autrui ont été générées par le trafic avec une RMR comme origine. Similairement, le trafic destiné aux RMRs a représenté 52,7% des revenus de camionnage pour compte d'autrui. Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary étaient les plus importantes RMRs d'origine et de destination. Les recettes générées par les mouvements en provenance des six plus importantes RMRs représentent 74,4 % du total de toutes les RMRs, tandis que les mouvements à destination de ces cinq RMRs ont totalisé 61,1 % des recettes de toutes les RMRs.

Une région métropolitaine de recensement est le principal marché du travail d'un noyau urbanisé comptant 100,000 habitants ou plus.

Figure 4.19

For-hire Trucking, 1989: Percentage of Total Activity Originating in/ Destined for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations

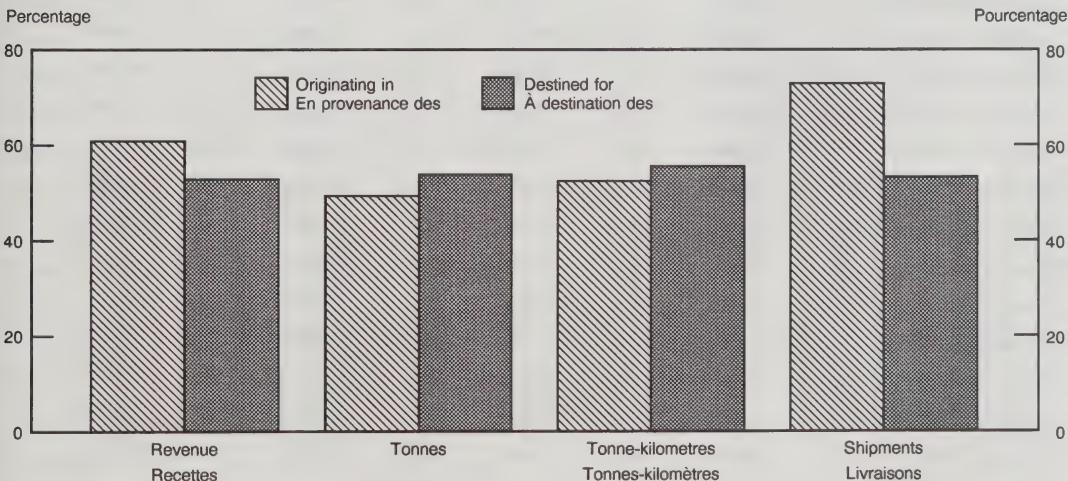


Figure 4.20

For-hire Trucking, 1989: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Origin – Origine	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Toronto	1,013,208	1	27 251	1	7 603 513	1	7,578,495	1
Montreal	560,631	2	9 981	2	3 829 365	2	4,210,927	2
Vancouver	330,976	3	7 414	3	3 353 599	3	1,982,907	3
Edmonton	260,963	4	5 803	5	3 060 702	4	1,444,619	4
Winnipeg	174,337	5	3 283	6	1 841 413	5	1,133,219	5
Calgary	130,837	6	2 268	8	1 460 701	6	824,153	6
Hamilton	128,945	7	6 605	4	1 315 486	7	786,124	7
Kitchener	88,305	8	1 855	10	539 380	10	603,653	10
Halifax	75,290	9	2 364	7	667 350	9	521,276	9
Quebec	63,772	10	1 491	12	504 836	12	401,876	12
Windsor	60,188	11	1 167	13	463 536	13	325,308	13
St.Catherines-Niagara	53,310	12	1 977	9	462 575	14	259,460	14
London	52,991	13	1 063	16	317 335	17	726,507	17
Saskatoon	48,624	14	1 067	15	518 673	11	338,800	11
Regina	48,301	15	1 778	11	696 589	8	287,054	8
Oshawa	46,395	16	802	18	231 849	20	387,834	20
Ottawa-Hull	41,414	17	539	19	280 862	19	342,286	19
Saint John	37,176	18	1 083	14	354 209	16	172,659	16
Thunder Bay	30,715	19	507	21	382 160	15	129,782	15
Sudbury	28,752	20	1 043	17	297 590	18	103,323	18
St.John's	15,234	21	177	23	119 669	23	117,762	23
Trois-Rivières	14,478	22	536	20	174 849	21	61,742	21
Chicoutimi-Jonquière	9,690	23	227	22	125 145	22	25,938	22
Victoria	7,808	24	96	24	39 507	24	39,772	24
Total	3,322,340		80 377		28 640 897		22,805,476	
Grand total – Total Général	5,442,880		162 466		54 405 097		31,280,926	

Figure 4.21

For-hire Trucking, 1989: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Destination	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. - Nbre	
Toronto	606,269	1	27 294	1	5 868 449	1	4,204,578	1
Montreal	391,830	2	9 806	3	3 982 916	2	2,235,723	2
Vancouver	281,930	3	7 383	4	3 605 850	3	1,281,573	3
Edmonton	189,498	4	3 411	6	2 695 159	4	740,046	4
Calgary	150,110	5	2 465	8	1 867 513	5	603,860	5
Winnipeg	134,137	6	1 636	14	1 836 541	6	511,782	6
Ottawa-Hull	119,117	7	1 884	12	795 876	10	875,567	10
Halifax	117,633	8	1 899	10	1 206 800	8	491,626	8
Hamilton	102,042	9	10 881	2	1 390 121	7	910,487	7
Quebec	85,112	10	1 773	13	935 373	9	582,235	9
Kitchener	79,088	11	3 232	7	635 836	13	675,372	13
London	63,160	12	1 445	15	394 488	19	581,849	19
Regina	61,469	13	832	19	731 686	11	288,844	11
Windsor	59,135	14	1 295	17	442 205	16	403,783	16
Saskatoon	58,953	15	1 051	18	699 596	12	286,525	12
Oshawa	58,388	16	3 482	5	501 232	15	380,281	15
St.Catherines-Niagara	54,506	17	2 150	9	547 846	14	361,874	14
Saint John	46,571	18	1 360	16	430 940	17	219,468	17
Sudbury	46,060	19	1 890	11	391 513	20	243,408	20
St.John's	44,750	20	284	24	426 696	18	113,961	18
Thunder Bay	40,498	21	329	23	374 746	21	184,314	21
Victoria	29,648	22	381	22	176 739	22	178,399	22
Chicoutimi-Jonquière	28,908	23	398	21	163 376	23	158,759	23
Trois-Rivières	20,886	24	539	20	118 786	24	150,508	24
Total	2,869,699		87 100		30 220 284		16,664,822	
Grand Total - Total général	5,442,880		162 466		54 405 097		31,280,926	

SELECTED RATIOS – CLASS I AND II CARRIERS

Figures 4.22 and 4.23 provide information on revenues earned and tonnage transported using distance groups. The movement of goods by the for-hire trucking industry fell into one of the following three main ranges of distances: short (25-299 km), medium (300-749 km) and long (750 km or greater). Shipments carried for distances greater than 1 500 km earned the highest revenues (\$1.07 billion or 19.7% of the total revenue) followed by the distance group 500-749 km (\$0.79 billion or 14.7%). Shipments transported between 50-99 km carried the greatest tonnage (41.4 million tonnes or 25.5% of total tonnage) with 100-199 km following in second place with 30.9 million tonnes or 19.0%.

CERTAINS RATIOS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les figures 4.22 et 4.23 présentent des données sur les recettes et les tonnes transportées, selon la distance. Les distances parcourues par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui peuvent être réparties en trois catégories, soit les courtes distances (25-299 km), les distances moyennes (300-749 km) et les longues distances (plus de 750 km). Les expéditions acheminées sur les distances dépassant 1 500 km ont généré le plus de recettes (1,07 milliard de dollars ou 19,7 % des recettes totales), suivies des expéditions sur une distance de 500- 749 km (0,79 milliard de dollars ou 14,7 %). Les expéditions effectuées sur une distance de 50-99 km ont représenté le tonnage le plus élevé (41,4 millions de tonnes ou 25,5 % du tonnage total), suivies des expéditions sur 100-199 km (30,9 millions de tonnes ou 19,0 % du tonnage).

Figure 4.22

For-hire Trucking, 1989: Percentage Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance

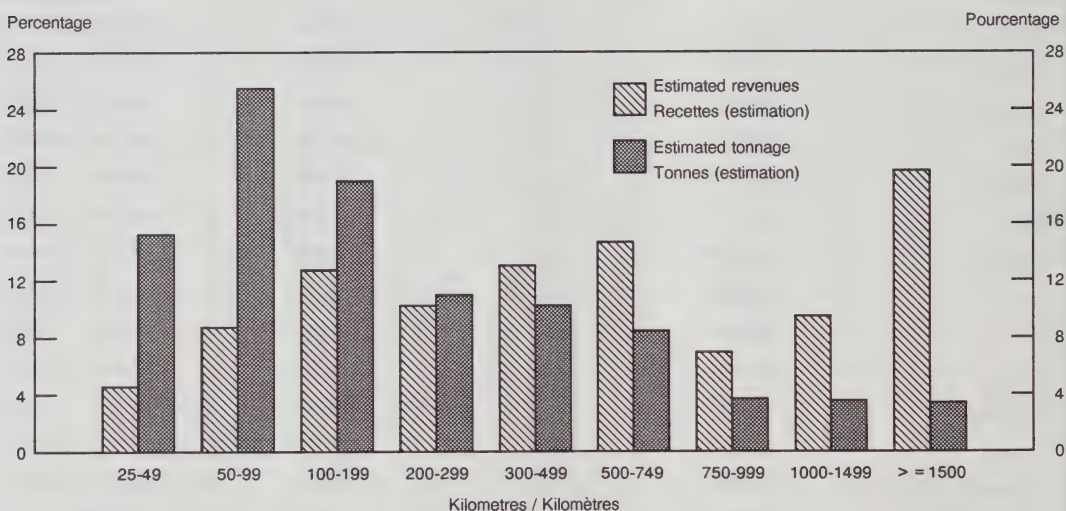


Figure 4.23

For-hire Trucking, 1989: Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

Distance group	Estimated revenue	Estimated tonnage
Distance	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)
	\$'000	'000
25 - 49 km	251,112	24 859
50 - 99 km	472,782	41 423
100 - 199 km	690,766	30 890
200 - 299 km	557,628	17 829
300 - 499 km	706,307	16 597
500 - 749 km	798,615	13 613
750 - 999 km	374,558	6 007
1 000 - 1 499 km	517,265	5 751
> = 1 500 km	1,073,847	5 498
Total	5,442,880	162 466

The largest share of the revenue (36.2%) was derived from the short distance shipments; in addition, these shipments accounted for 70.8% of the total tonnage. Conversely, the long distance shipments which accounted for 36.1% of the revenues, almost equal to the short haul commodities, only accounted for 10.6% of the total tonnage.

Figure 4.24 gives a representation of the relationship between the type of commodity transported, the revenue per shipment, revenue per tonne and weight per shipment. For example, highly manufactured goods such as "Chemicals and Related Products" and "Road Motor Vehicles" earned very high revenues per tonne (\$874.50 and \$652.80, respectively) but had relatively lower revenues per shipment (\$177.40 and \$122.30). On the other hand, raw materials such as "Crude Non-Metallic Minerals" generated very low revenues per tonne (\$45.70) but had significantly higher revenues per shipment (\$209.50).

Whether the commodity was transported by TL or LTL was a definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods. The two highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top six for LTL movements, while the "Crude Non-Metallic Minerals" were prominent in the top four commodities for TL movements (see Figure 4.14).

La plus grande partie des recettes (36,2 %) provenait du transport de marchandises sur de courtes distances, ces expéditions représentant 70,8 % du tonnage total. Par ailleurs, les expéditions sur de longues distances ont représenté 36,1 % des recettes, soit presque autant que les expéditions sur de courtes distances, mais 10,6 % seulement du tonnage total.

La figure 4.24 établit une corrélation entre le genre de marchandises transportées, les recettes par expédition, les recettes par tonne et le poids par expédition. Ainsi, les produits de haute fabrication tels que les «Produits chimiques et connexes» et les «Véhicules automobiles routiers» ont des recettes très élevées par tonne, soit 874,50 \$ et 652,80 \$. Toutefois, ces produits ont rapporté relativement peu par expédition, soit 177,40 \$ et 122,30 \$. Par contre, les matières premières telle que les «Minéraux non métalliques bruts» (45,70 \$) ont généré très peu de recettes par tonne, mais des recettes considérablement plus élevées par expédition (209,50 \$).

La façon dont les marchandises étaient transportées, c'est-à-dire en charge complète ou en charge partielle, est incontestablement un facteur qui a influé sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition pour les produits manufacturés et les produits bruts. Les deux produits de haute fabrication déjà mentionnés se sont retrouvés parmi les six premiers produits au titre des mouvements en charge partielle, alors que les «Minéraux non métalliques bruts» étaient parmi les quatre premiers produits au titre des mouvements en charge complète (voir figure 4.14).

Figure 4.24

For-hire Trucking, 1989: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II fondés sur les recettes

Commodity division		Estimated revenues	Estimated rev/ship	Estimated rev/tonne	Estimated wt/ship
Division de produits		Recettes (estimation)	Recettes par livraison (estimation)	Recettes par tonne (estimation)	Poids par livraison (estimation)
		\$'000	\$	\$	Kg
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	372,467	122.3	652.8	1 435
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	360,164	223.2	357.2	4 232
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	320,621	278.7	325.9	16 120
43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	308,292	356.8	131.2	21 134
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	302,820	156.6	220.0	2 385
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	235,353	278.9	454.8	10 367
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	197,381	177.4	874.5	3 115
27	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	193,665	209.5	45.7	28 140
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	178,148	387.2	46.4	24 394
33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	169,268	372.1	356.3	13 522

CHAPTER 5

FOR-HIRE TRUCKING (COMMODITY ORIGIN AND DESTINATION) SURVEY

CANADA – U.S. TRAFFIC

Introduction

Since the introduction of deregulation by the National Transportation Act of 1987, and the signing of the Free Trade Agreement in 1989, there has been a growing competitiveness in the transborder trucking market. With financial assistance from Transport Canada and the National Transportation Agency, the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey can measure international activities of Canadian-domiciled class I and II carriers.

This chapter is divided into two sections:

Section 1 contains a detailed review of the origin and destination of principal commodities transported internationally by Canadian carriers. Data presented in this section will be reported for Canadian-domiciled carriers and are shown in figures 5.1 to 5.8.

Section 2 contains data for the trucking activities of Canadian-domiciled carriers for both direct and interline operations on southbound and northbound movements. Data in this section are presented in figures 5.9 and 5.10.

Methodology

In order to clearly understand the data presented in this chapter, and to be familiar with the Commodity Origin and Destination Survey methodology, a brief description is given for section 1 and 2.

Throughout section 1, the Commodity Origin and Destination Survey measures data for Canadian-domiciled carriers only. However data exclude interlined movements where the actual transfer of the shipment takes place on Canadian soil. These movements would be considered to be domestic movements.

Data presented in section 2 measure movements by Canadian-domiciled carriers and include all interlined movements, whether the transfer of the shipment takes place on Canadian or American soil. However, the data include only the Canadian portion of the interline trip. The American portion is calculated as the remainder of the total interline trip.

SECTION 1 – COMMODITY MOVEMENTS

Figures 5.1 to 5.4 present data for southbound commodity movements for Canadian-domiciled trucking companies. Data include estimated transport revenues, tonnage carried and tonne-kilometres performed. Figures 5.5 to 5.8 present similar data for Canadian-domiciled carriers for northbound movements.

CHAPITRE 5

CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI (ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION DES MARCHANDISES)

TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Introduction

La déréglementation introduite par la Loi nationale sur les transports de 1987 et la signature de l'accord de libre-échange en 1989 ont eu pour effet d'accroître la concurrence sur le marché du transport routier transfrontalier. Avec l'aide financière du ministère des Transports et de l'Office national des transports, nous avons modifié l'enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camions pour tenir compte des activités internationales des transporteurs des catégories I et II domiciliés au Canada.

Le chapitre comporte deux parties:

La partie 1 présente un aperçu détaillé de l'origine et de la destination des principales marchandises transportées au niveau international par les transporteurs canadiens. Les données présentées dans cette partie portent sur les transporteurs domiciliés au Canada et apparaissent aux figures 5.1 à 5.8.

La partie 2 présente les données sur les activités du camionnage des transporteurs domiciliés au Canada pour les expéditions directes et les transferts des mouvements sud-nord et nord-sud. Les données sont présentées aux figures 5.9 et 5.10.

Méthodes

Afin de mieux comprendre les données présentées dans ce chapitre et de se familiariser avec l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises, une brève description est fournie pour les parties 1 et 2.

Dans la partie 1, on n'examine que les données sur l'origine et la destination des marchandises expédiées par les transporteurs domiciliés au Canada. Les données sur les transferts sont exclues lorsque les transferts de chargements ont lieu en sol canadien. Ces mouvements seraient considérés comme des mouvements intérieurs au fin du rapport financier.

Les données présentées dans la partie 2 portent sur les mouvements des transporteurs domiciliés au Canada et comprennent les transferts, qu'ils aient eu lieu en sol canadien ou en sol américain. Cependant, les données ne portent que sur la partie canadienne de l'expédition. La partie américaine de l'expédition effectuée aux États-Unis constitue la différence par rapport au voyage total.

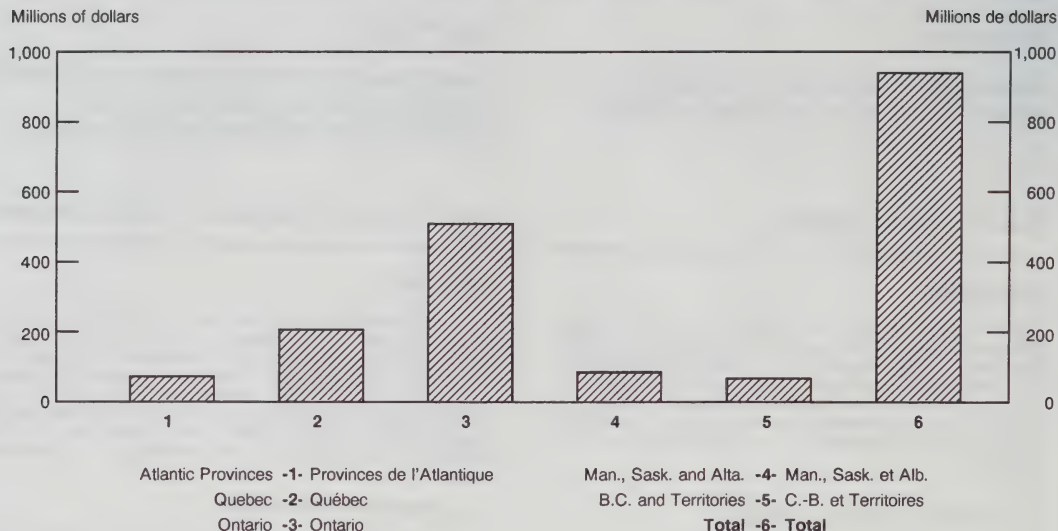
PARTIE 1 – MOUVEMENTS DE MARCHANDISES

Les figures 5.1 à 5.4 présentent les données des mouvements nord-sud de marchandises effectués par les entreprises de camionnage domiciliées au Canada. On y trouve notamment les recettes de transport estimatives, le tonnage transporté et le nombre de tonnes-kilomètres. Les figures 5.5 à 5.8 présentent des données semblables sur les mouvements sud-nord des transporteurs domiciliés au Canada.

Figure 5.1

Total Estimated Southbound Revenues From Region of Origin, 1989

Estimation des recettes totales des mouvements nord-sud selon le point d'origine, 1989



Estimated revenues for total southbound movements from Canada to the U.S. amounted to \$937.4 million in 1989, a decrease of 6.3% from one billion dollars in 1988. Figure 5.1 shows Ontario accounting for \$506.5 million of revenue earned, or 54% of the total. Quebec was second with \$205.5 million or 21.9%, followed by the Manitoba, Saskatchewan and Alberta region with \$83.9 million or 8.9% and the Atlantic region with \$74.1 million or 7.9% of the total.

As presented in Figure 5.2, 51.9% of the \$506.4 million in revenues earned on southbound movements originating in Ontario were destined for the northern region of the U.S.. This area represents 55.8% of the 8.7 million tonnes carried, and 54.3% of the 5.6 billion tonne-kilometres performed.

The northeastern area of the U.S. was the prominent area of destination for movements originating in Quebec. Over 67.9% of the 2.9 million tonnes carried were destined to this region. This represents 53.4% of the \$205.5 million in revenues earned, and 45.4% of the 3.0 billion tonne-kilometres performed.

Over 74% of the \$107.1 million of revenue earned in the southbound movement of commodities from Alberta, British Columbia and the Yukon were destined to the western region of the U.S.. This freight traffic represents 87.9% of the 2.3 million tonnes carried and 61.8% of the 2.6 billion tonne-kilometres performed.

The majority of movements originating in Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick were destined for the northeastern U.S. states. These movements accounted for 82.4% of the total \$74.1 million in revenues earned.

Les recettes estimatives tirées des mouvements (nord-sud) du Canada vers les États-Unis se sont chiffrées à 937,4 millions de dollars en 1989, en baisse de 6,3 % par rapport à \$1 milliard en 1988. À la figure 5.1, on remarque que la région de l'Ontario a représenté 54 % des recettes totales ou 506,5 millions de dollars. La région du Québec s'est classée deuxième avec 205,5 millions de dollars (21,9 %), suivie de celle du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta avec 83,9 millions de dollars (8,9 %). Vient ensuite la région de l'Atlantique avec 74,1 millions de dollars (7,9 %).

Comme le montre la figure 5.2, 51,9 % des recettes de 506,4 millions de dollars tirées des mouvements nord-sud en provenance de l'Ontario étaient destinées à la région du nord des États-Unis. Cette dernière représente 55,8 % des 8,7 millions de tonnes transportées, et 54,3 % des 5,6 milliards de tonnes-kilomètres parcourues.

La région du nord-est des États-Unis a été la première région de destination des mouvements de marchandises en provenance du Québec, avec 67,9 % des 2,9 millions de tonnes transportées. Cette région représente 53,4 % des recettes de 205,5 millions de dollars et 45,4 % des 3 milliards de tonnes-kilomètres parcourues.

Plus de 74 % des recettes de 107,1 millions de dollars tirées des mouvements nord-sud de marchandises provenant de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Yukon étaient destinées à la région de l'ouest des États-Unis. Ce trafic de marchandises représente 87,9 % des 2,3 millions de tonnes transportées et 61,8 % des 2,6 milliards de tonnes-kilomètres parcourues.

La plupart des mouvements de marchandises en provenance de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick étaient destinés au nord-est des États-Unis. Ces mouvements ont représenté 82,4 % des recettes de 74,1 millions de dollars.

Figure 5.2

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises, de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada – États-Unis

Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
	Région des États-Unis					
		\$'000		'000		Km.
Newfoundland Terre-Neuve	Northeast – Nord-est	6,536	45 926	92 159	2,727	1 992
	North – Nord	58	101	317	82	3 090
	South – Sud	92	345	1 183	76	4 302
	West – Ouest	15	169	1 009	38	5 377
Origin – Total – Origine		6,700	46 541	94 668	2,923	...
Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Northeast – Nord-est	4,486	54 653	136 394	3,984	2 158
	North – Nord	779	6 020	12 946	352	2 160
	South – Sud	412	4 276	8 962	221	2 114
	West – Ouest	1	20	88	2	4 907
Origin – Total – Origine		5,679	64 969	158 390	4,559	...
Nova Scotia Nouvelle-Écosse	Northeast – Nord-est	9,346	101 261	123 325	10,531	1 147
	North – Nord	874	5 622	13 824	690	2 409
	South – Sud	2,459	12 128	35 343	1,029	2 900
	West – Ouest	405	1 347	7 679	108	5 599
Origin – Total – Origine		13,084	120 358	180 171	12,358	...
New Brunswick Nouveau-Brunswick	Northeast – Nord-est	40,655	1 281 259	688 227	49,294	616
	North – Nord	3,255	40 286	85 083	2,020	2 130
	South – Sud	4,702	46 597	99 170	2,412	2 130
	West – Ouest	23	1 062	5 303	38	4 985
Origin – Total – Origine		48,635	1 369 204	877 783	53,764	...
Quebec Québec	Northeast – Nord-est	109,733	2 012 226	1 368 375	150,091	664
	North – Nord	57,465	572 450	781 392	70,849	1 270
	South – Sud	30,956	308 479	554 547	23,465	1 804
	West – Ouest	7,338	71 551	307 770	6,412	4 323
Origin – Total – Origine		205,490	2 964 706	3 012 084	250,817	...
Ontario	Northeast – Nord-est	147,235	3 017 920	1 315 736	423,524	445
	North – Nord	262,818	4 877 558	3 046 439	677,817	650
	South – Sud	78,129	739 968	870 761	79,436	1 243
	West – Ouest	18,294	106 811	377 920	15,795	3 688
Origin – Total – Origine		506,477	8 742 257	5 610 856	1,196,572	...
Manitoba	Northeast – Nord-est	3,767	26 102	62 038	2,704	2 395
	North – Nord	15,513	369 240	264 721	30,884	811
	South – Sud	4,314	36 947	84 160	3,217	2 290
	West – Ouest	2,564	25 474	46 087	2,425	2 073
Origin – Total – Origine		26,157	457 763	457 006	39,230	...

Figure 5.2

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises, de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada – États-Unis – fin

Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
	Région des États-Unis					
		\$'000		'000		Km.
Saskatchewan	Northeast – Nord-est	1,289	7 579	23 529	1,045	2 948
	North – Nord	10,183	188 147	184 921	9,093	1 273
	South – Sud	931	6 489	16 190	610	2 760
	West – Ouest	5,683	72 788	122 772	3,502	1 783
Origin – Total – Origine		18,086	275 003	347 413	14,250	...
Alberta	Northeast – Nord-est	1,844	17 121	67 916	1,574	3 886
	North – Nord	8,672	73 066	189 187	5,806	2 637
	South – Sud	6,611	41 348	145 327	3,154	3 520
	West – Ouest	22,588	372 035	442 028	19,425	1 261
Origin – Total – Origine		39,714	503 570	844 459	29,959	...
British Columbia	Northeast – Nord-est	4,041	57 046	270 322	4,583	4 744
Colombie-Britannique	North – Nord	3,603	67 153	213 068	4,146	3 268
	South – Sud	2,743	19 753	76 664	1,850	4 006
	West – Ouest	36,311	1 240 916	640 116	74,294	564
Origin – Total – Origine		46,697	1 384 868	1 200 169	84,873	...
Yukon	North – Nord	–	1	–	2	4 919
	South – Sud	137	2 815	15 694	268	5 652
	West – Ouest	20,568	422 576	503 309	11,204	1 192
Origin – Total – Origine		20,706	425 392	519 003	11,474	...
Northwest Territories	North – Nord	5	6	22	2	3 824
Territoires du Nord-Ouest	South – Sud	2	1	3	2	3 805
Origin – Total – Origine		6	7	25	4	...
Total Canada – U.S.						
Canada – États-Unis		937,431	16 354 633	13 302 026	1,700,782	...

Figure 5.3 presents data for the top 10 commodities carried on southbound movements, in terms of revenues earned. Of the major commodities carried, 'Road Motor Vehicles' dominated with \$209.2 million. This represents 22.3% of the \$937.4 million of total revenue earned in 1989. 'Paper and Paperwood' was second with \$80.4 million followed by 'Wood Fabricated Materials' and 'Iron, Steel and Alloys' with \$60.7 million and \$55.4 million respectively.

In total, the top 10 commodities accounted for 62.5% of the total revenue earned in 1989, over 63% of the 16.3 million tonnes carried, and 63.4% of the 13.3 billion tonne-kilometres performed. The top 10 commodities carried accounted for 1.2 million shipments or 70.4% of the total.

La figure 5.3 présente les recettes provenant des dix principales marchandises transportées vers le sud. Parmi ces dernières, les "véhicules automobiles routiers" ont occupé le premier rang avec 209,2 millions de dollars, ce qui représente 22,3 % des recettes totales de 937,4 millions de dollars générées en 1989. Le "papier et carton" occupent le deuxième rang avec 80,4 millions de dollars, suivis des "demi-produits en bois" et du "fer, acier et alliages" avec 60,7 millions de dollars et 55,4 millions de dollars respectivement.

Dans l'ensemble, les dix principales marchandises ont représenté 62,5 % des recettes totales générées en 1989, plus de 63 % des 16,3 millions de tonnes transportées et 63,4 % des 13,3 milliards de tonnes-kilomètres parcourues. Elles ont également figuré pour 1,2 million d'expéditions ou 70,4 % du total.

Figure 5.3

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, mouvements Canada – États-Unis

Commodity – Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
	\$'000	'000	'000	
58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	209,210	2 900	1 814 193	756,769
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	80,444	1 352	1 373 580	75,414
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	60,686	1 434	1 336 615	75,285
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	55,442	1 383	964 526	76,355
96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	36,119	485	526 758	39,648
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	35,107	995	550 608	50,314
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	32,253	476	421 991	35,419
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	28,546	359	369 938	44,233
45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	24,598	444	462 652	25,709
25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	23,628	553	609 301	17,364
Other commodities – Autres produits	351,398	5 974	4 871 865	504,270
Total Canada – United States Canada – États-Unis	937,431	16 355	13 302 026	1,700,782

Figure 5.4 presents data for the top five commodities transported on southbound movements from province of origin. In Ontario, 'Road Motor Vehicles' was the top commodity carried accounting for \$188.1 million or 37.1% of the \$506.5 million in revenues earned for that province. This represents 2.8 million tonnes or 31.8% of the provincial total. The top five commodities carried from the province of Ontario accounted for \$292.7 million or 57.8% of the total provincial revenue.

'Paper and Paperboard' was the top commodity carried on southbound movements originating in Quebec. This represented 18.3% of the total provincial revenues earned and over 19% of the 2.9 million tonnes handled. 'Remaining End-products' was second, accounting for 11.1% of the provincial revenues earned, followed by 'Road Motor Vehicles' with 9%. In total, the top five commodities accounted for 52.5% of the \$205.5 million in revenues earned in Quebec, and over 1.5 million tonnes carried.

La figure 5.4 présente les données sur les cinq principales marchandises transportées vers le sud, selon la province d'origine. En Ontario, les "véhicules automobiles routiers" ont occupé le premier rang avec 188,1 millions de dollars ou 37,1 % des recettes de 506,5 millions de dollars générées dans cette province. Cette marchandise représente 2,8 millions de tonnes ou 31,8 % du tonnage provincial. Les cinq principales marchandises en provenance de l'Ontario ont figuré pour 292,7 millions de dollars ou 57,8 % du total provincial.

Le "papier et carton" ont été les principales marchandises transportées vers le sud en provenance du Québec; elles ont représenté 18,3 % des recettes provinciales totales et plus de 19 % des 2,9 millions de tonnes manutentionnées. Les "autres produits finals" ont occupé le deuxième rang avec 11,1 % des recettes provinciales, suivis des "véhicules automobiles routiers" avec 9%. Au total, les cinq principales marchandises ont compté pour 52,5 % des recettes de 205,5 millions de dollars générées au Québec, et pour plus de 1,5 million de tonnes transportées.

Figure 5.4

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
		\$'000		'000	
Newfoundland Terre-Neuve	03 Fish – Poisson	6,062	43 004	86 551	2,457
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	180	823	1 749	97
	04 Other Marine Products – Autres produits marins	134	403	729	34
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	92	975	2 163	48
	52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	86	288	680	16
	Other commodities – Autres produits	146	1 053	2 796	269
Origin – Total – Origine		6,700	46 546	94 668	2,921
Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	3,521	43 808	94 890	2,175
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	1,511	14 360	51 892	779
	03 Fish – Poisson	247	2 892	5 725	221
	04 Other Marine Products – Autres produits marins	224	1 348	2 672	939
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	36	167	361	15
	Other commodities – Autres produits	139	2 402	2 850	429
Origin – Total – Origine		5,679	64 977	158 390	4,558
Nova Scotia Nouvelle-Écosse	03 Fish – Poisson	4,338	38 234	53 081	5,554
	62 Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc	2,123	18 559	25 628	1,408
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	1,232	17 926	21 772	873
	52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	1,227	4 015	16 868	359
	96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	1,090	11 732	16 457	908
	Other commodities – Autres produits	3,075	29 901	46 365	3,255
Origin – Total – Origine		13,084	120 367	180 171	12,357
New Brunswick Nouveau-Brunswick	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	10,038	137 509	148 289	7,127
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	8,261	187 995	149 511	8,447
	34 Pulp – Pâte	4,026	137 940	82 174	5,486
	17 Beverages – Boissons	3,482	64 743	81 775	3,088
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	3,347	111 216	55 774	4,167
	Other commodities – Autres produits	19,481	729 811	360 261	25,449
Origin – Total – Origine		48,635	1 369 214	877 783	53,764

Figure 5.4

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada – U.S. Movements – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis – suite

Origin Origine	Commodity – Produit	Estimated Revenues Recettes estimatives	Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne- kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons
		\$'000		'000	
Quebec Québec	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	37,724	566 131	591 780	31,475
	96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	22,672	319 673	351 969	21,614
	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	18,469	106 494	145 612	50,239
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	16,462	346 873	291 676	18,162
	46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	12,553	176 132	194 739	12,571
	Other commodities – Autres produits	97,610	1 449 503	1 436 309	116,756
Origin – Total – Origine		205,490	2 964 706	3 012 084	250,817
Ontario	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	188,116	2 779 293	1 651 794	701,994
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	43,932	1 157 885	725 309	63,995
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	21,499	497 921	393 786	27,628
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	20,521	323 569	248 396	24,127
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	18,598	596 473	262 006	29,494
	Other commodities – Autres produits	213,811	3 387 113	2 329 564	349,330
Origin – Total – Origine		506,477	8 742 254	5 610 855	1,196,568
Manitoba	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	2,372	37 621	48 311	1,899
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	2,276	33 595	58 754	2,203
	21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	2,019	30 568	47 539	1,929
	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	1,907	116 802	39 746	4,317
	41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	1,669	53 294	33 276	2,025
	Other commodities – Autres produits	15,913	185 891	229 380	26,856
Origin – Total – Origine		26,157	457 771	457 006	39,229
Saskatchewan	27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	2,656	52 762	76 583	1,945
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	2,316	15 849	37 782	1,164
	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	2,056	92 615	41 101	2,831
	00 Live Animals – Animaux vivants	1,462	12 841	18 111	987
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	1,273	7 461	19 826	579
	Other commodities – Autres produits	8,324	93 485	154 011	6,744
Origin – Total – Origine		18,086	275 013	347 413	14,250

Figure 5.4

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada – U.S. Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis – fin

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produit	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
		\$'000		'000	
Alberta	41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	5,170	113 994	160 150	4,070
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	3,704	48 610	139 032	2,563
	00 Live Animals – Animaux vivants	3,559	29 156	49 676	1,707
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	3,044	23 081	60 947	1,448
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	2,685	17 721	35 948	1,649
	Other commodities – Autres produits	21,553	271 014	398 707	18,522
Origin – Total – Origine		39,714	503 576	844 459	29,959
British Columbia	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	13,718	300 750	413 628	15,720
Colombie-Britannique	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	4,772	72 205	118 444	4,885
	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	4,284	461 007	179 055	17,440
	95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	2,819	73 025	21 723	8,232
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	1,874	69 437	37 282	3,416
	Other commodities – Autres produits	19,231	408 444	430 037	35,174
Origin – Total – Origine		46,697	1 384 868	1 200 169	84,867
Yukon	25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	18,135	390 071	464 574	9,873
	45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	2,421	32 487	38 692	1,323
	52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	77	76	444	89
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	61	2 738	15 250	179
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	11	17	40	2
	Other commodities – Autres produits	2	2	2	8
Origin – Total – Origine		20,706	425 391	519 003	11,474
Northwest Territories	52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	5	6	22	2
Territoires du Nord-Ouest	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	2	1	3	2
Origin – Total – Origine		6	7	25	4
Total Canada – United States					
Canada – États-Unis		937,431	16 354 633	13 302 026	1,700,782

In British Columbia, 'Wood Fabricated Materials' was the major commodity transported to the U.S. earning more than 29% of the \$39.7 million of provincial revenues. This commodity accounted for 21.7% of the total tonnage carried. The top five commodities carried from British Columbia represented 58.9% of the total provincial revenues and accounted for 70.2% of the total tonnage handled.

'Fish' was the top commodity carried from Newfoundland earning over \$6 million in revenues, just over 91% of the provincial total. 'Vegetables and Vegetable Preparations' was the major commodity carried on southbound movements from Prince Edward Island, accounting for 61.9% of the \$5.7 million in revenues earned for that province. In Nova Scotia, revenues earned from the southbound movements of 'Fish' amounted to \$4.3 million or 32.8% of the provincial total. 'Rubber Tires and Tubes' was next with \$2.1 million or 16% of the total. In New Brunswick, 'Paper and Paperboard' and 'Wood Fabricated Materials' were the top commodities carried on southbound movements earning \$10.0 million and \$8.3 million respectively. They represented 20.6 % and 17.1% respectively, of the \$48.6 million in revenues earned in that province.

The top five commodity revenue-earners in Manitoba amounted to \$10.3 million or 39.3% of the provincial total. These commodities represented 60.9% of the 8.7 million tonnes carried on southbound movements.

In Saskatchewan, the top five commodities transported to the U.S. generated \$9.8 million in revenues earned or 54.1% of the total. These commodities accounted for 181 528 tonnes carried or 66% of the provincial total.

The top five commodities carried on southbound movements originating in Alberta totalled \$18.1 million in revenues and 232 562 tonnes transported. They represented 45.6% of total revenues and 46.2% of total tonnage carried from Alberta.

Estimated revenues for total northbound movements from the U.S. region of origin to Canada, by Canadian-domiciled carriers, amounted to \$804.2 million in 1989, an increase of 6.5% from \$755.1 million in 1988. Figure 5.5 shows the northern region of the U.S. dominating with \$347 million in revenues earned or 43.2% of the total, followed by the northeast region with \$216.4 million or 26.9%.

As presented in figure 5.6, Ontario is the dominant province of destination for commodities carried from the U.S. regions by Canadian-domiciled carriers. Ontario accounts for \$482.3 million or 59.9% of total northbound revenues earned.

Northbound movements of commodities originating in the northern region of the U.S. were shipped predominantly to Ontario. This province accounted for \$246.7 million or 71.1% of the \$346.9 million in revenues earned. This amounted to 3.7 million tonnes carried and 2.4 billion tonne-kilometres performed, representing 82.2% and 64.9% of the respective totals.

Ontario and Quebec represented 85.9% or \$185.9 million of total revenue earned from the movement of commodities originating in the northeastern region. These provinces accounted for 3.1 million tonnes carried or 91.2% of the total and 1.7 billion tonne-kilometres performed or 81% of the total.

Once again, Ontario was the major province of destination for movements of commodities originating in the southern region of the U.S.. This province accounted for \$78 million in revenues earned and 727 936 tonnes carried.

En Colombie-Britannique, les "demi-produits en bois" ont été la principale marchandise transportée vers les États-Unis et ont représenté plus de 29 % des recettes provinciales de 39,7 millions de dollars et 21,7 % du tonnage total. Les cinq principales marchandises en provenance de la Colombie-Britannique ont figuré pour 58,9 % des recettes provinciales totales et 70,2 % du tonnage total manutentionné.

Le "poisson" a été la principale marchandise en provenance de Terre-Neuve, représentant des recettes de plus de 6 millions de dollars et un peu plus de 91 % des totales de la province. Les "légumes et les préparations à base de légumes" ont été les principales marchandises transportées vers le sud en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard, figurant pour 61,9 % des recettes de 5,7 millions de dollars générées dans cette province. En Nouvelle-Écosse, les recettes tirées des mouvements nord-sud de "poisson" se sont chiffrées à 4,3 millions de dollars ou 32,8 % des recettes totales de la province. Les "peus et les chambres à air en caoutchouc" ont occupé le deuxième rang avec 2,1 millions de dollars ou 16 % du total. Au Nouveau-Brunswick, le "papier et le carton", et les "demi-produits en bois" ont été les principales marchandises transportées à destination du sud, représentant 10 millions de dollars et 8,3 millions de dollars respectivement. Ces marchandises ont figuré pour 20,6 % et 17,1 % des recettes totales de 48,6 millions de dollars générées dans cette province.

Les cinq marchandises les plus payantes transportées au Manitoba ont rapporté des recettes de 10,3 millions de dollars, représentant 39,3 % des recettes provinciales totales. Elles ont figuré pour 60,9 % des 8,7 millions de tonnes transportées à destination du sud.

En Saskatchewan, les cinq principales marchandises transportées vers les États-Unis ont rapporté des recettes de 9,8 millions de dollars ou 54,1 % des recettes totales. Elles ont figuré pour 181 528 de tonnes ou 66 % du tonnage provincial.

Les cinq principales marchandises transportées vers le sud en provenance de l'Alberta ont représenté des recettes de 18,1 millions de dollars et un tonnage de 232 562 tonnes. Elles ont figuré pour 45,6 % des recettes totales et 46,2 % du tonnage total en provenance de l'Alberta.

Les recettes estimatives des mouvements des États-Unis vers le Canada se sont chiffrées à 804,2 millions de dollars en 1989, en hausse de 6,5 % par rapport aux recettes de 755,1 millions de dollars enregistrées en 1988. La figure 5.5 montre que la région du nord des États-Unis a occupé le premier rang avec des recettes de 347 millions de dollars ou 43,2 % du total. Elle a été suivie de la région du nord-est avec des recettes de 216,4 millions de dollars ou 26,9 %.

Comme le montre la figure 5.6, l'Ontario a été la première province de destination des marchandises acheminées à partir des États-Unis par des transporteurs domiciliés au Canada. La province a enregistré des recettes de 482,3 millions de dollars ou 59,9 % des recettes des mouvements sud-nord.

Les mouvements sud-nord de marchandises en provenance de la région du nord des États-Unis étaient destinés surtout en Ontario. La province a représenté des recettes de 246,7 millions de dollars ou 71,1 % des recettes de 346,9 millions de dollars. Ces mouvements ont figuré pour 3,7 millions de tonnes et 2,4 milliards de tonnes-kilomètres parcourues, soit 82,2 % et 64,9 % des totaux respectifs.

L'Ontario et le Québec ont représenté 85,9 millions de dollars ou 85,9 % des recettes totales tirées des mouvements de marchandises en provenance de la région du nord-est. Ils ont figuré pour 3,1 millions de tonnes ou 91,2 % du tonnage total et 1,7 milliard de tonnes-kilomètres parcourues ou 81 % du total.

L'Ontario est demeuré la principale province de destination des mouvements de marchandises en provenance de la région du sud des États-Unis. Il a représenté des recettes de 78 millions de dollars et un tonnage de 727 936 tonnes.

Figure 5.5

Total Estimated Northbound Revenues From Region of Origin, 1989

Estimation des recettes totales des mouvements sud-nord selon le point d'origine, 1989

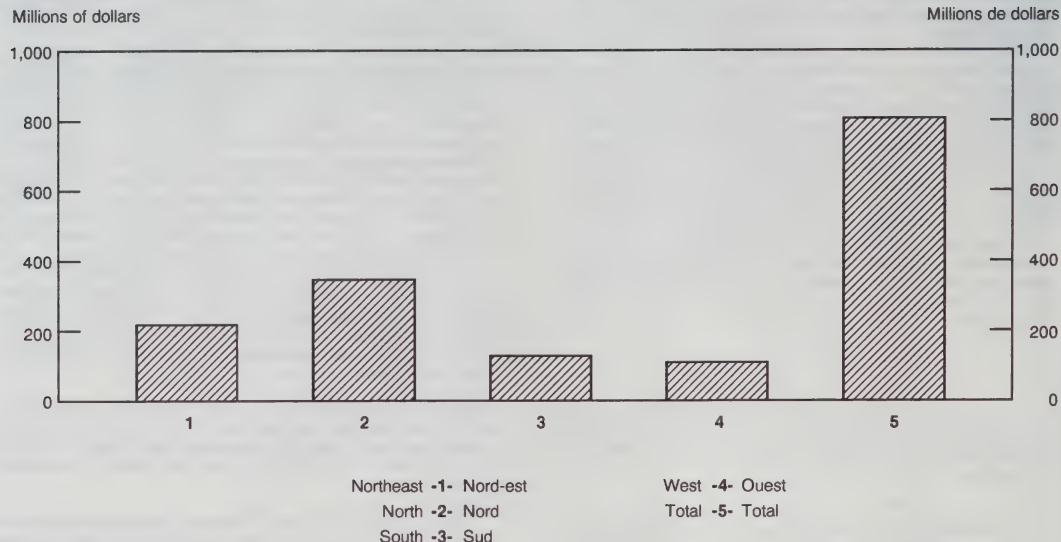


Figure 5.6

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of Goods from Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. - Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord de marchandises, du point d'origine américain à la province/territoire de destination, mouvements États-Unis - Canada

United States Region Origin	Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Région des États-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
		\$'000		'000		Km.
Northeast - Nord-est	Newfoundland - Terre-Neuve	2,712	16 573	33 573	1,304	2 074
	Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	630	5 652	28 396	889	4 406
	Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	9,595	103 369	105 723	14,524	1 017
	New Brunswick - Nouveau-Brunswick	5,796	138 064	82 853	13,181	596
	Quebec - Québec	53,754	935 536	622 243	129,313	635
	Ontario	132,089	2 194 966	1 032 492	378,712	530
	Manitoba	2,039	9 067	20 975	3,978	2 442
	Saskatchewan	1,878	11 778	35 043	1,646	3 070
	Alberta	4,385	16 202	61 635	6,647	3 880
	British Columbia - Colombie-Britannique	3,515	17 339	81 759	6,603	4 602
	Yukon	-	1	1	1	5 363
	Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	1	1	3	3	4 508
	Origin - Total - Origine	216,394	3 448 548	2 104 696	556,801	...

Figure 5.6

For-hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of Goods from Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. – Canada Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord de marchandises, du point d'origine américain à la province/territoire de destination, mouvements États-Unis – Canada – fin

United States Region Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Région des États-Unis	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
		\$'000		'000		Km.
North – Nord	Newfoundland – Terre-Neuve	154	608	1 746	446	3 257
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	25	157	392	233	2 477
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	2,051	12 679	26 050	2,299	2 394
	New Brunswick – Nouveau-Brunswick	2,133	13 993	25 962	2,057	2 059
	Quebec – Québec	46,267	380 721	496 111	57,109	1 287
	Ontario	246,678	3 684 823	2 400 012	635,911	635
	Manitoba	11,184	133 129	132 294	30,017	926
	Saskatchewan	8,129	66 837	116 077	13,135	1 670
	Alberta	23,715	140 351	352 646	23,992	2 559
	British Columbia – Colombie-Britannique	6,652	31 666	102 503	10,193	3 335
	Yukon	2	2	8	13	4 389
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	1	2	6	3	3 260
Origin – Total – Origine		346,991	4 464 968	3 653 808	775,408	...
South – Sud	Newfoundland – Terre-Neuve	1,141	4 925	15 889	408	3 487
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	182	1 067	3 243	81	3 015
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	2,424	14 611	39 149	1,218	2 527
	New Brunswick – Nouveau-Brunswick	1,576	11 315	26 262	850	2 333
	Quebec – Québec	26,270	233 795	409 646	26,549	1 813
	Ontario	77,970	727 936	934 553	93,047	1 315
	Manitoba	2,950	20 422	46 609	3,338	2 356
	Saskatchewan	1,597	9 887	30 028	1,152	2 970
	Alberta	10,568	42 246	140 224	8,902	3 510
	British Columbia – Colombie-Britannique	3,844	14 973	59 995	4,529	4 040
	Yukon	2	1	7	15	5 170
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	217	69	291	25	4 212
	Newfoundland – Terre-Neuve	173	1 508	9 460	596	7 121
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	1	1	7	8	5 315
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	191	684	3 681	174	5 363
West – Ouest	New Brunswick – Nouveau-Brunswick	31	20	101	55	5 064
	Quebec – Québec	13,259	73 831	325 966	8,536	4 451
	Ontario	25,643	124 699	491 695	21,505	4 008
	Manitoba	4,982	43 987	92 574	4,081	2 466
	Saskatchewan	5,145	47 292	83 388	3,924	1 782
	Alberta	20,612	218 697	341 703	21,429	1 514
	British Columbia – Colombie-Britannique	39,362	668 926	545 279	70,991	769
	Yukon	2,089	10 505	39 192	620	3 007
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	559	981	1 204	85	1 314
Origin – Total – Origine		112,047	1 191 131	1 934 250	132,004	...
Total U.S. – Canada Etats-Unis – Canada		804,174	10 185 896	9 398 650	1,604,328	...

Commodities shipped northward from the western region of the U.S. had more diversified areas of destination. British Columbia was the dominant province accounting for \$39.4 million in revenues or 35.2% of the total, followed by Ontario with \$25.6 million or 22.9% and Alberta with \$20.6 million or 18.4% of the total.

Figure 5.7 presents data for the top ten commodities carried on northbound movements, by Canadian-domiciled carriers, by rank of revenue earned in 1989. Of the major commodities carried, 'Road Motor Vehicles' dominated with \$156.3 million. This represents 19.4% of the \$804.2 million of total revenue earned in 1989. 'Chemical and Related Products' was second with \$42.9 million, followed by 'Non-specified Machinery' and 'Iron, Steel and Alloys' with \$34.2 million and \$33.8 million, respectively.

In total, the top ten commodities carried accounted for 53.9% of the total revenues earned, over 52.9% of the 10.2 million tonnes carried and 55.3% of the 9.4 billion tonne-kilometres performed. The top ten commodities carried accounted for 878 634 shipments or 54.8% of the total.

Les destinations des marchandises expédiées vers le nord en provenance de l'ouest des États-Unis ont varié. La Colombie-Britannique a occupé le premier rang avec 39,4 millions de dollars ou 35,2 % des recettes totales, suivie de l'Ontario avec 25,6 millions de dollars (22,9 %) et de l'Alberta avec 20,6 millions de dollars (18,4 %).

La figure 5.7 présente les données sur les dix principales marchandises transportées vers le nord, selon les recettes générées en 1989. Parmi ces marchandises, les "véhicules automobiles routiers" ont occupé le premier rang avec 156,3 millions de dollars, ce qui représente 19,4 % des recettes totales de 804,2 millions de dollars générées en 1989. Les "produits chimiques et connexes" ont occupé le deuxième rang avec 42,9 millions de dollars, suivis de "machines non dénommées ailleurs" et du "fer, acier et alliages" avec 34,2 millions de dollars et 33,8 millions de dollars respectivement.

Au total, les dix principales marchandises ont figuré pour 53,9 % des recettes totales, plus de 52,9 % des 10,2 millions de tonnes transportées et 55,3 % des 9,4 milliards de tonnes-kilomètres parcourues. Ces marchandises ont représenté 878 634 expéditions ou 54,8 % du nombre total d'expéditions.

Figure 5.7

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des dix marchandises les plus payantes, mouvements États-Unis - Canada

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
	\$'000	'000	'000	
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	156,278	2 020	1 377 228	467,792
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	42,877	492	523 129	73,757
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	34,222	192	231 661	74,016
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	33,823	611	533 720	59,173
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	31,773	306	289 779	54,982
09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	28,554	303	617 897	15,613
07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	27,749	388	463 966	21,298
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	26,012	511	468 177	36,751
96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	25,974	256	267 229	50,585
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	25,852	318	437 854	24,667
Other commodities - Autres produits	371,062	4 788	4 188 011	725,692
Total United States - Canada États-Unis - Canada	804,174	10 186	9 398 650	1,604,328

Figure 5.8 presents data for the top five commodities transported on northbound movements from region of origin by Canadian-domiciled carriers. In the northern region, 'Road Motor Vehicles' was the major commodity carried accounting for \$125.4 million in revenues earned or 36.1% of the regional total. This represents 1.6 million tonnes or 35.6% of the total tonnage handled. The top five commodities carried from the northern region of the U.S. accounted for 53.6% of the \$347 million of total revenues earned.

La figure 5.8 présente les données sur les cinq principales marchandises transportées vers le nord par des entreprises domiciliées au Canada, selon la région d'origine. Dans la région du nord, les "véhicules automobiles routiers" ont été la principale marchandise transportée, représentant des recettes de 125,4 millions de dollars ou 36,1 % des recettes régionales. Ils ont figuré pour 1,6 million de tonnes ou 35,6 % du tonnage total. Les cinq principales marchandises en provenance de la région du nord des États-Unis ont représenté 53,6 % des recettes totales de 347 millions de dollars.

Figure 5.8

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes, selon le point d'origine américain, mouvements États-Unis – Canada

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produit	Recettes estimatives de tonnes	Nombre estimatif	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
		\$'000	'000	'000	
Northeast – Nord-est	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	19,257	279	136 705	98,923
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	14,414	188	129 140	31,192
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	10,338	117	70 721	24,746
	96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	10,313	136	96 616	23,691
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	9,363	216	114 148	22,437
	Other commodities – Autres produits	152,709	2 513	1 557 366	355,814
Origin – Total – Origine		216,394	3 449	2 104 696	556,803
North – Nord	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	125,387	1 641	1 037 430	352,040
	50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	17,167	110	139 153	35,151
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	14,836	172	148 382	27,638
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	14,340	278	227 872	25,729
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	14,067	271	266 100	17,956
	Other commodities – Autres produits	161,194	1 993	1 834 870	316,891
Origin – Total – Origine		346,991	4 465	3 653 807	775,405
South – Sud	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	9,524	87	151 537	7,988
	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	7,892	65	74 241	10,697
	84 House Furnishings – Articles d'ameublement	6,935	33	51 497	15,416
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	6,890	85	124 676	4,450
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	5,820	51	109 951	5,193
	Other commodities – Autres produits	91,681	759	1 193 994	96,371
Origin – Total – Origine		128,742	1 081	1 705 897	140,115

Figure 5.8

For-Hire Trucking, 1989: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes, selon le point d'origine américain, mouvements États-Unis – Canada – fin

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produit	Recettes estimatives de tonnes	Nombre estimatif	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
		\$'000	'000	'000	
West – Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	20,167	200	443 041	9,832
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	8,494	63	146 845	4,021
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	7,819	59	155 013	4,213
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	6,029	52	65 253	6,722
	95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	5,136	85	35 341	11,134
	Other commodities – Autres produits	64,402	732	1 088 758	96,075
Origin – Total – Origine		112,047	1 191	1 934 250	131,997
Total United States – Canada	États-Unis – Canada	804,174	10 186	9 398 650	1,604,328

'Road Motor Vehicles' was the top commodity carried on northbound movements originating in the northeast region of the U.S.. This accounted for \$19.3 million or 8.9% of the total revenues earned. 'Chemicals and Related Products' was second with \$14.4 million or 6.7%, followed by 'General or Unclassified Freight' with \$10.3 million. The top five commodities accounted for 29.4% of the \$216.4 million in total revenues and 26.5% of the 3.4 million tonnes carried.

The top five commodities carried from the southern region of origin amounted to \$37 million or 28.7% of the total revenues earned in this region. This accounts for 321 924 tonnes and 512 million tonne-kilometres.

For traffic originating in the western U.S. region, 'Vegetables and Vegetable Preparations' was the major commodity carried with \$20.2 million in revenues earned or 18% of the total. This amounted to 200 036 tonnes or 16.8% of the 1.2 million tonnes transported. The top five commodities accounted for 42.5% of total revenues earned and 38.6% of total tonnage handled.

Les "véhicules automobiles routiers" ont été la principale marchandise transportée vers le nord en provenance de la région nord-est des États-Unis. Ils ont représenté 19,3 millions de dollars ou 8,9 % des recettes totales. Les "produits chimiques et connexes" ont occupé le deuxième rang avec 14,4 millions de dollars ou 6,7 % des recettes, suivis du "fret ordinaire ou non classé" avec 10,3 millions de dollars. Les cinq principales marchandises ont figuré pour 29,4 % des recettes totales de 216,4 millions de dollars et 26,5 % des 3,4 millions de tonnes transportées.

Les recettes des cinq principales marchandises en provenance de la région du sud se sont chiffrées à 37 millions de dollars ou 28,7 % des recettes totales de cette région. Les marchandises ont figuré pour 321 924 tonnes et 512 millions de tonnes-kilomètres.

En ce qui concerne les mouvements en provenance de la région de l'ouest des États-Unis, ce sont surtout des "légumes et préparations à base de légumes" qui ont été transportés, les recettes se chiffrant à 20,2 millions de dollars ou 18 % des recettes totales. Ces marchandises ont représenté 200 036 tonnes ou 16,8 % du 1,2 million de tonnes transportées. Les cinq principales marchandises ont figuré pour 42,5 % des recettes totales et 38,6 % du tonnage total manutentionné.

SECTION 2 – MARKET PENETRATION

In this section, trucking activities of Canadian-domiciled carriers are examined for both direct and interline operations for freight transported to and from the United States. This analysis looks at the interdependence of Canadian-domiciled and American-domiciled carriers for commodity interlining and examines the U.S. market penetration by Canadian carriers.

PARTIE 2 – PÉNÉTRATION DU MARCHÉ

Cette partie porte sur les activités des transporteurs domiciliés au Canada, notamment les expéditions directes et les transferts des marchandises en provenance et à destination des États-Unis. On y examine l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains quant aux transferts, ainsi que la pénétration du marché américain par les transporteurs domiciliés au Canada.

Figure 5.9 presents data for southbound movements into the United States during 1989, by province or territory of origin. Figure 5.10 presents similar data for U.S. goods transported northbound into Canada by province or territory of destination. Key variables presented include: revenues generated, tonnes transported, tonne-kilometres performed and average distance travelled. These data are examined for the provinces of Ontario, Quebec and British Columbia, which registered the highest levels of international trucking activity during 1989.

La figure 5.9 présente les données sur les mouvements à destination des États-Unis en 1989, selon la province ou le territoire d'origine. La figure 5.10 présente des données semblables sur les marchandises transportées des États-Unis vers le Canada, selon la province ou le territoire de destination. Les variables clés sont les recettes, le tonnage, le nombre de tonnes-kilomètres et la distance moyenne parcourue. Les données analysées sont celles de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique qui ont enregistré les niveaux d'activité internationale les plus élevés en 1989.

Figure 5.9
For-hire Trucking, 1989: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada – U.S. Movements
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis

Origin – Origine	Estimated Revenues Recettes estimatives	Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne-kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Average Distance Distance moyenne
				Km.
Newfoundland – Terre-Neuve				
Direct Shipment – Livraison directe	6,660,378	46 490	94 555 779	2 117
Interline Shipment – Livraison par transfert	1,325,229	6 146	20 699 087	3 358
Canadian Carrier – Transporteur canadien	981,208	6 146	15 547 622	2 375
American Carrier – Transporteur américain	344,021	6 146	5 151 465	983
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard				
Direct Shipment – Livraison directe	5,621,239	64 079	157 769 936	2 358
Interline Shipment – Livraison par transfert	782,617	6 723	10 574 389	1 528
Canadian Carrier – Transporteur canadien	688,051	6 723	8 996 917	1 039
American Carrier – Transporteur américain	94,566	6 723	1 577 472	489
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse				
Direct Shipment – Livraison directe	12,896,118	119 509	179 553 440	1 449
Interline Shipment – Livraison par transfert	750,105	1 309	2 257 206	1 780
Canadian Carrier – Transporteur canadien	237,778	1 309	769 390	703
American Carrier – Transporteur américain	512,327	1 309	1 487 816	1 077
New Brunswick – Nouveau-Brunswick				
Direct Shipment – Livraison directe	47,942,476	1 363 212	869 306 592	744
Interline Shipment – Livraison par transfert	542,913	3 180	12 521 153	3 060
Canadian Carrier – Transporteur canadien	228,964	3 180	4 534 554	687
American Carrier – Transporteur américain	313,949	3 180	7 986 599	2 373
Quebec – Québec				
Direct Shipment – Livraison directe	202,867,551	2 932 989	2 991 108 136	1 042
Interline Shipment – Livraison par transfert	14,588,193	88 840	126 199 256	1 477
Canadian Carrier – Transporteur canadien	5,847,076	88 840	40 024 597	606
American Carrier – Transporteur américain	8,741,117	88 840	86 174 659	871
Ontario				
Direct Shipment – Livraison directe	492,986,373	8 649 849	5 566 835 534	659
Interline Shipment – Livraison par transfert	97,257,630	432 866	374 945 045	895
Canadian Carrier – Transporteur canadien	41,239,479	432 866	167 628 203	382
American Carrier – Transporteur américain	56,018,151	432 866	207 316 842	513
Manitoba				
Direct Shipment – Livraison directe	25,018,327	451 002	448 640 514	1 164
Interline Shipment – Livraison par transfert	2,938,627	12 440	25 451 678	1 946
Canadian Carrier – Transporteur canadien	1,548,383	12 440	14 041 605	921
American Carrier – Transporteur américain	1,390,244	12 440	11 410 073	1 025

Figure 5.9

For-hire Trucking, 1989: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada - U.S. Movements - Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis - fin

Origin - Origine	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
				Km.
Saskatchewan				
Direct Shipment - Livraison directe	17,589,852	273 828	345 493 680	1 513
Interline Shipment - Livraison par transfert	1,887,955	5 001	8 782 259	1 982
Canadian Carrier - Transporteur canadien	946,958	5 001	3 785 369	1 204
American Carrier - Transporteur américain	940,997	5 001	4 996 890	778
Alberta				
Direct Shipment - Livraison directe	39,468,796	503 298	843 939 961	1 918
Interline Shipment - Livraison par transfert	4,411,360	14 054	43 385 495	2 948
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,832,287	14 054	22 751 257	931
American Carrier - Transporteur américain	2,579,073	14 054	20 634 238	2 017
British Columbia - Colombie-Britannique				
Direct Shipment - Livraison directe	46,425,713	1 383 144	1 199 126 480	1 002
Interline Shipment - Livraison par transfert	2,229,743	5 604	11 324 622	1 878
Canadian Carrier - Transporteur canadien	621,471	5 604	3 430 924	451
American Carrier - Transporteur américain	1,608,272	5 604	7 893 698	1 427
Yukon				
Direct Shipment - Livraison directe	20,693,879	425 373	518 960 732	1 295
Interline Shipment - Livraison par transfert	15,347	17	56 261	3 766
Canadian Carrier - Transporteur canadien	11,654	17	41 683	2 177
American Carrier - Transporteur américain	3,693	17	14 578	1 589
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest				
Direct Shipment - Livraison directe	6,142	6	24 683	3 815
Interline Shipment - Livraison par transfert	1,814	1	1 415	3 128
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,801	1	993	2 194
American Carrier - Transporteur américain	13	1	422	934
Total	1,044,908,377	16 788 960	13 851 513 333	...

Total revenues earned from southbound movements amounted to \$1,044.9 million in 1989, a decrease of 6.6% from \$1,119.3 million in 1988. Total tonnes transported, in 1989, were 16.8 million, a decrease of 17.2% from 20.3 million tonnes transported in 1988.

Revenues generated from southbound movements of goods was highest in Ontario at \$590.2 million or 56.5% of the total. Interlined freight shipments accounted for \$97.3 million or 16.5% of the provincial total. Of the total interlined revenues, Canadian carriers accounted for 42.4% and American carriers for 57.6%. Average distance travelled on interlined shipments was 895 kilometres, 36% greater than the 659 kilometres travelled on direct trips. Of the total average distance travelled on interlined shipments, Canadian carriers transported their revenues only 382 kilometres, therefore indicating a modest U.S. market penetration for movements originating in Ontario.

Les recettes totales tirées des mouvements nord-sud se sont chiffrées à 1 044,9 millions de dollars en 1989, en baisse de 6,6 % par rapport aux recettes de 1 119,3 millions de dollars enregistrées en 1988. Le tonnage total transporté en 1989 a été établi à 16,8 millions de tonnes, en baisse de 17,2 % par rapport aux 20,3 millions de tonnes enregistrées en 1988.

Les recettes tirées des mouvements nord-sud ont été les plus élevées en Ontario avec 590,2 millions de dollars ou 56,5 % des recettes totales. Les transferts de marchandises ont généré des recettes de 97,3 millions de dollars ou 16,5 % des recettes provinciales. Les transporteurs canadiens ont représenté 42,4 % des recettes provenant des transferts, et les transporteurs américains, 57,6 %. La distance moyenne parcourue pour les transferts a été de 895 kilomètres, soit 36 % de plus que la distance parcourue pour les expéditions directes (659 kilomètres). Sur la distance moyenne totale parcourue pour les transferts, les transporteurs canadiens n'ont parcouru que 382 kilomètres, ce qui indique une faible pénétration du marché américain par les marchandises en provenance de l'Ontario.

Figure 5.10

For-hire Trucking, 1989: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S. – Canada Movements
Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements États-Unis – Canada

Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
				Km.
Newfoundland – Terre-Neuve				
Direct Shipment – Livraison directe	4,140,111	23 561	60 495 348	3 584
Interline Shipment – Livraison par transfert	450,339	102	440 501	5 326
Canadian Carrier – Transporteur canadien	76,947	102	278 757	1 145
American Carrier – Transporteur américain	373,392	102	161 744	4 181
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard				
Direct Shipment – Livraison directe	730,655	6 349	29 241 521	3 565
Interline Shipment – Livraison par transfert	802,161	1 434	7 382 724	4 727
Canadian Carrier – Transporteur canadien	200,744	1 434	3 032 132	1 651
American Carrier – Transporteur américain	601,417	1 434	4 350 592	3 076
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse				
Direct Shipment – Livraison directe	13,788,643	130 319	173 518 613	1 407
Interline Shipment – Livraison par transfert	3,903,594	4 453	7 630 757	2 398
Canadian Carrier – Transporteur canadien	944,981	4 453	2 044 477	514
American Carrier – Transporteur américain	2,958,613	4 453	5 586 280	1 884
New Brunswick – Nouveau-Brunswick				
Direct Shipment – Livraison directe	8,878,703	161 383	134 009 500	1 065
Interline Shipment – Livraison par transfert	3,979,288	4 117	9 542 073	2 151
Canadian Carrier – Transporteur canadien	979,231	4 117	1 898 730	474
American Carrier – Transporteur américain	3,000,057	4 117	7 643 343	1 677
Quebec – Québec				
Direct Shipment – Livraison directe	127,341,513	1 572 381	1 807 822 306	1 140
Interline Shipment – Livraison par transfert	28,916,655	72 199	109 800 826	1 410
Canadian Carrier – Transporteur canadien	15,334,829	72 199	56 002 543	601
American Carrier – Transporteur américain	13,581,826	72 199	53 798 283	809
Ontario				
Direct Shipment – Livraison directe	437,026,170	6 343 309	4 678 462 089	764
Interline Shipment – Livraison par transfert	122,157,791	527 312	444 120 896	971
Canadian Carrier – Transporteur canadien	56,683,861	527 312	221 057 846	427
American Carrier – Transporteur américain	65,473,930	527 312	223 063 050	544
Manitoba				
Direct Shipment – Livraison directe	19,647,408	200 609	286 542 632	1 449
Interline Shipment – Livraison par transfert	3,176,676	5 546	10 283 886	1 859
Canadian Carrier – Transporteur canadien	1,433,388	5 546	5 355 764	830
American Carrier – Transporteur américain	1,743,288	5 546	4 928 122	1 029
Saskatchewan				
Direct Shipment – Livraison directe	15,631,881	132 350	258 953 918	1 916
Interline Shipment – Livraison par transfert	5,634,958	10 512	24 286 713	2 315
Canadian Carrier – Transporteur canadien	2,403,265	10 512	9 244 129	964
American Carrier – Transporteur américain	3,231,693	10 512	15 042 584	1 351

Figure 5.10

For-hire Trucking, 1989: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S. – Canada Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Estimation des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements États-Unis – Canada – fin

Origin – Origine	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
				Km.
Alberta				
Direct Shipment – Livraison directe	56,844,906	411 863	885 601 320	2 593
Interline Shipment – Livraison par transfert	17,595,786	25 382	62 937 545	2 745
Canadian Carrier – Transporteur canadien	6,619,134	25 382	23 848 250	885
American Carrier – Transporteur américain	10,976,652	25 382	39 089 295	1 860
British Columbia – Colombie-Britannique				
Direct Shipment – Livraison directe	52,230,272	728 485	782 050 370	1 520
Interline Shipment – Livraison par transfert	9,931,091	13 732	36 717 178	2 486
Canadian Carrier – Transporteur canadien	3,895,320	13 732	19 823 174	896
American Carrier – Transporteur américain	6,035,771	13 732	16 894 004	1 590
Yukon				
Direct Shipment – Livraison directe	2,053,314	10 481	39 139 621	3 826
Interline Shipment – Livraison par transfert	55,797	33	131 456	3 938
Canadian Carrier – Transporteur canadien	44,745	33	77 077	2 414
American Carrier – Transporteur américain	11,052	33	54 379	1 524
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest				
Direct Shipment – Livraison directe	775,859	1 050	1 497 892	2 029
Interline Shipment – Livraison par transfert	291,177	312	1 158 553	3 341
Canadian Carrier – Transporteur canadien	105,628	312	425 253	1 365
American Carrier – Transporteur américain	185,549	312	733 300	1 976
Total	935,984,748	10 387 274	9 851 768 238	...

In Quebec, total revenues from southbound movements amounted to \$217.5 million in 1989. Of this total, \$14.6 million or 6.7% consisted of revenues generated from interlined shipments. Canadian carriers accounted for \$5.9 million or 40.1% and American carriers for \$8.7 million or 59.9%. The average distance of interlined shipments, originating in Quebec, was 1 477 kilometres, and 41.7% greater than the 1 042 kilometres travelled on direct trips. On average, Canadian carriers travelled 606 kilometres, compared to 871 kilometres by American carriers, therefore indicating low market penetration by Canadian carriers into U.S. markets, and a greater dependence by Canadian-domiciled carriers on U.S. carriers.

Revenues from international southbound movements originating in British Columbia totalled \$48.6 million in 1989, of which 4.8% represents revenues generated from interlined activity. Of the total \$2.2 million in revenues earned from interlining, American carriers dominated accounting for \$1.6 million or 72.7% while Canadian carriers accounted for the remaining 37.3%. The average distance per interline shipment originating in B.C. was 87% greater than that of direct shipments.

Au Québec, les recettes totales tirées des mouvements nord-sud se sont chiffrées à 217,5 millions de dollars en 1989. De ce total, 14,6 millions de dollars (ou 6,7 %) ont été tirés des transferts. Les transporteurs canadiens ont généré 5,9 millions de dollars (40,1 %) et les transporteurs américains, 8,7 millions de dollars (59,9 %). La distance moyenne des transferts en provenance du Québec était de 1 477 kilomètres, soit 41,7 % de plus que la distance de 1 042 kilomètres parcourue pour les expéditions directes. Les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne 606 kilomètres par rapport à 871 kilomètres pour les transporteurs américains, ce qui indique une faible pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens, ainsi qu'une dépendance accrue de ces derniers face aux transporteurs américains.

Les recettes des mouvements internationaux nord-sud en provenance de la Colombie-Britannique se sont chiffrées à 48,6 millions de dollars en 1989, dont 4,8 % représentent des recettes tirées de transferts. Sur les recettes totales de 2,2 millions de dollars générées par les transferts, les transporteurs américains ont enregistré 1,6 million de dollars (72,7 %), tandis que les transporteurs canadiens ont représenté l'autre 37,3 %. La distance moyenne parcourue par transfert en provenance de la Colombie-Britannique a

On average, U.S. carriers transported interlined freight 1 427 kilomètres or 76% farther than Canadian-domiciled carriers. This suggests that Canadian penetration into the U.S. market for interlined freight is minimal. However, Canadian carriers travelled more than double the distance on direct shipments than on interlined shipments, indicating a higher market penetration on direct trips.

Total revenues from northbound movements into Canada, in 1989 amounted to \$936.0 million, an increase of 3.8% from \$901.7 million in 1988. Total tonnes transported in 1989, were 10.4 million, a decrease of 5.5% from 11.0 million in 1988.

Revenues generated from the transport of goods on northbound movements was at a high in the province of Ontario. In 1989, Ontario earned \$559.2 million in revenues or 59.7% of the total. This represents 6.8 million tonnes carried or 65.4% of the total tonnes handled. Interlined shipments accounted for \$122.2 million in revenue or 21.9% of the provincial total, and 527 312 tonnes carried. Of the total interlined revenues, Canadian carriers accounted for \$56.7 million or 46.4%, while American carriers accounted for \$65.5 million or 53.6%. On average, carriage distance per interlined shipment was 971 kilomètres or 27.1% longer than direct shipments. Canadian carriers travelled an average distance of 427 kilomètres compared to 544 kilomètres for American carriers, indicating that American and Canadian carriers interlined Ontario-bound freight relatively close to the Canadian destination. However, the distance travelled by Canadian carriers on direct shipments almost doubled that of interlined distance travelled, therefore indicating a higher market penetration on direct trips.

Quebec generated over \$156.2 million in revenues from international northbound movements in 1989. Of this total, \$28.9 million or 18.5% represented total interlined shipments. Canadian carriers accounted for \$15.3 million or 52.9% and American carriers accounted for \$13.6 million or 47.1% of the total interlined revenues. Average distance on interlined shipments totalled 1 410 kilomètres, of which Canadian carriers accounted for 601 kilomètres and 809 kilomètres for American carriers, indicating low market penetration. However, Canadian carriers travelled 1 140 kilomètres to pick up freight directly from U.S. points, almost twice the distance travelled on interlined trips.

Freight carried from the U.S. to British Columbia generated \$62.1 million in revenues with interlining accounting for \$9.9 million or 15.9% of the total. Of the total interlined revenues, Canadian carriers accounted for \$3.9 million or 39.4% and American carriers accounted for \$6.0 million or 60.6%. On average, Canadian carriers travelled 896 kilomètres on interlined trips compared to 1 590 kilomètres for American carriers. Moreover, Canadian carriers travelled 41% less kilomètres, on average, than when picking up shipments directly from the U.S., indicating a low market penetration by Canadian carriers on interlined trips.

était de 87 % supérieure à celle des expéditions directes. En moyenne, les transporteurs américains ont acheminé des marchandises en transferts sur 1 427 kilomètres (ou 76 % de plus que les transporteurs canadiens). Cela laisse supposer que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens, au niveau des transferts, est minime. Cependant, les transporteurs canadiens ont parcouru le double de la distance pour les expéditions directes, ce qui indique une pénétration plus forte du marché américain en ce qui concerne les expéditions directes.

Les recettes totales des mouvements à destination du Canada se sont chiffrées à 936 millions de dollars en 1989, en hausse de 3,8 % par rapport aux recettes de 901,7 millions de dollars enregistrées en 1988. Le tonnage total a été établi à 10,4 millions de tonnes en 1989, en baisse de 5,5 % par rapport au tonnage de 11,0 millions de tonnes enregistré en 1988.

Les recettes générées des mouvements de marchandises à destination du nord ont été élevées en Ontario. En 1989, la province a enregistré des recettes de 559,2 millions de dollars ou 59,7 % du total, ainsi qu'un tonnage de 6,8 millions de tonnes ou 65,4 % du tonnage total. Les transferts ont rapporté des recettes de 122,2 millions de dollars ou 21,9 % des recettes provinciales totales, et représenté 527 312 tonnes. Sur les recettes totales provenant des transferts, les transporteurs canadiens ont représenté 56,7 millions de dollars (46,4 %) et les transporteurs américains, 65,5 millions de dollars (53,6 %). La distance moyenne parcourue par transfert a été de 971 kilomètres ou 27,1 % de plus que la distance parcourue pour les expéditions directes. Les transporteurs canadiens ont parcouru une distance moyenne de 427 kilomètres, tandis que les transporteurs américains ont parcouru 544 kilomètres, ce qui indique que les transferts des marchandises à destination de l'Ontario ont été effectués assez près de la destination canadienne. Cependant, les transporteurs canadiens ont parcouru presque le double de la distance pour les expéditions directes, ce qui indique une plus forte pénétration du marché à ce niveau.

Le Québec a généré des recettes de plus de 156,2 millions de dollars des mouvements internationaux sud-nord en 1989. Les transferts de marchandises ont représenté 28,9 millions de dollars ou 18,5 % des recettes totales. Les transporteurs canadiens ont représenté 15,3 millions ou 52,9 % des recettes totales des transferts, et les transporteurs américains, 13,6 millions de dollars ou 47,1 % de ces recettes. La distance moyenne parcourue par transfert a été établie à 1 410 kilomètres, les transporteurs canadiens ayant parcouru 601 kilomètres, et les transporteurs américains, 809 kilomètres, ce qui indique une faible pénétration du marché. Cependant, les transporteurs canadiens ont parcouru 1 140 kilomètres pour prendre directement livraison de marchandises aux États-Unis, soit près du double de la distance parcourue pour les transferts.

Les marchandises transportées des États-Unis vers la Colombie-Britannique ont rapporté des recettes de 62,1 millions de dollars, les transferts figurant pour 9,9 millions de dollars ou 15,9 % des recettes totales. Sur les recettes totales provenant des transferts, les transporteurs canadiens ont généré 3,9 millions de dollars (39,4 %), et les transporteurs américains, 6,0 millions de dollars (60,6 %). En moyenne, les transporteurs canadiens ont parcouru 896 kilomètres pour les transferts par rapport à 1 590 pour les transporteurs américains. De plus, les transporteurs canadiens ont parcouru une distance de 41 % inférieure à celle qu'ils ont parcourue pour prendre directement livraison de marchandises aux États-Unis, ce qui indique une faible pénétration du marché à ce niveau.

CHAPTER 6

PRIVATE TRUCKING

INTRODUCTION

Chapter 6 of this publication presents the results of the 1989 Private Trucking Survey, which was jointly funded by the provinces of Ontario and Quebec. The objective of this survey was to obtain information about the size, structure and economic performance of the private segment of the trucking industry.

Readers please note: The coverage of the 1989 private trucking survey was limited to larger carriers as a result of budgetary restrictions, and the results are not comparable with past years.

The Private Trucking Survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files. For budgetary and practical considerations, the size of the survey frame was limited to private truckers operating 15 or more vehicles (straight trucks, road tractors and trailers). As mentioned above, the 1989 survey had additional limitations.

The survey included operators of commercial vehicles who carried freight, could provide principal trucking-related statistics, such as fuel consumed and employment, using dedicated (on payroll) or leased drivers or owner/operators, and had at least 15 commercial vehicles licensed in the operator's name.

INDUSTRY STRUCTURE

INDUSTRY SERVED

The following observations are based on the summary information presented in Figure 6.1.

- A total of 521 private carriers with total operating expenses of \$1.7 billion were included in the 1989 survey. The highest proportion (47.2%) belonged to manufacturing companies, while the lowest proportion (5.9%) belonged to retail sales.
- Total operating expenses relating to private truck transportation by manufacturing firms were the highest, consisting of 44.7% of the total operating expenses of all private carriers surveyed for 1989.
- Salaries and wages paid to drivers on company payroll, leased drivers, mechanics and other employees accounted for 48.3% of total operating expenses. Salaries of drivers on company payroll alone were 37.2% of total expenses. These proportions are high because total expenses reported do not reflect all of the head office expenses and other fixed costs. The second highest expenditure was for repairs and maintenance, at 11.3% of total expenses, followed by fuel at 11.2%.

CHAPITRE 6

CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

INTRODUCTION

Le présent chapitre renferme les résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte propre de 1989 qui a été financée conjointement par les provinces de l'Ontario, et du Québec. L'enquête visait à recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte propre.

Avis aux lecteurs: La couverture de l'enquête de 1989 était limitée à cause des contraintes budgétaires. Seulement les plus grands établissements ont été enquêtés. Donc, les statistiques de 1989 sur le camionnage pour compte propre ne sont pas comparables à celles des années précédentes.

La base de sondage de l'enquête sur le camionnage pour compte propre a été établie à l'aide des fichiers provinciaux des immatriculations de véhicules automobiles. Pour des raisons économiques et pratiques, la base de sondage et l'envoi des questionnaires ont été limités aux transporteurs pour compte propre exploitant 15 véhicules commerciaux ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques). Comme il était mentionné plus haut, l'enquête de 1989 avait des limitations additionnelles.

L'enquête portait également sur les exploitants de véhicules commerciaux qui transportent des marchandises, pouvant fournir des statistiques principales sur le camionnage (comme le carburant consommé et la main-d'œuvre), ont recours aux services de leurs propres chauffeurs (inscrits sur la liste de paye de l'entreprise), de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée et de chauffeurs contractants, et possèdent au moins 15 véhicules commerciaux enregistrés au nom de l'exploitant.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

SECTEURS DESSERVIS

Les données suivantes sont tirées des renseignements sommaires présentés à la figure 6.1.

- Au total, 521 transporteurs pour compte propre représentant des dépenses d'exploitation totales de 1.7 milliards de dollars ont fait l'objet de l'enquête de 1989. De ce nombre, la majorité (47.2%) était des établissements manufacturiers, tandis que la commerce de détail comptait pour seulement 5.9%.
- Le principal secteur sur le plan des dépenses d'exploitation totales est l'industrie manufacturière, avec 44.7% du total des entreprises de camionnage pour compte propre observées.
- Les traitements et les salaires versés aux chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise, aux chauffeurs dont les services sont loués, aux mécaniciens et aux autres employés représentaient 48.3% du total des dépenses d'exploitation. Les traitements des chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise représentaient à eux seuls 37.2% des dépenses totales. Ces pourcentages sont élevés car les dépenses totales déclarées ne tiennent pas compte de toutes les dépenses du siège social et des autres frais fixes. Viennent ensuite les dépenses au titre des réparations et de l'entretien (11.3% des dépenses totales), suivies des dépenses de carburant (11.2%).

- Owner/operator expenses totalled \$108.2 million in 1989. This represented 6.3% of total operating expenses. Owner/operators were used mainly by those in the manufacturing sector (\$56.3 million), and those carriers in the wholesale category (\$25.6 million). Together they totalled 75.8% of all owner/operator expenses.
- Private carriers associated with the manufacturing industry rented vehicles more extensively than carriers associated with other industry groups, with expenditures totalling nearly half (47.1%) of the total rental expenses of all industry groups.
- The average salary of mechanics was higher in comparison to the average salary of drivers in all industry groups, except wholesale. Mechanics were paid the highest (\$38,504) in the retail industry and lowest in the "other" (including construction and government) group. The highest average salary for drivers (\$36,954) was paid in the wholesale industry and the lowest (\$32,067) in the "other" sector.
- Total equipment operated in 1989 was 37,146 units, of which 20.0% was leased. A major proportion, 40.3%, of total equipment consisted of straight trucks, while road tractors accounted for 17.8% of the total.
- The total fuel consumed was 434.6 million litres, of which 85.1% was diesel. The average cost of fuel in 1989 was 43.0 cents per litre.
- The average distance travelled per straight truck was 30 807 kilometres in 1989. Straight trucks consumed 33.0 litres of fuel per 100 km on average.
- The average distance travelled per road tractor was 83 177 kilometres, nearly three times the distance travelled by an average straight truck. Road tractors consumed an average 51.2 litres of fuel per 100 km travelled.
- The "other" industry sector used its tractors most intensively, with the longest annual distance travelled, 92 819 km per road tractor. The trailer-to-tractor ratio was highest for the retail trade sector, at 4:1.
- The average size of a private trucking carrier in 1989 was \$3.2 million in terms of operating expenses. Firms associated with retail trade were the largest, with \$3.7 million in average operating expenses and 142 units of equipment. Carriers associated with retail were also largest in terms of employees (55). Private truckers associated with the "other" industry groups were the smallest, with average operating expenses of \$2.7 million, 39 employees and 55 pieces of equipment.
- Les dépenses au titre des chauffeurs contractants se sont chiffrées à 108.2 millions de dollars en 1989, ce qui représente 6.3% du total des dépenses d'exploitation. Ce sont les industries manufacturières (56.3 millions de dollars) et les transporteurs du secteur du commerce de gros (25.6 millions de dollars) qui ont eu le plus recours aux services de chauffeurs contractants. Ces secteurs représentaient 75.8% de toutes les dépenses à ce titre.
- Les transporteurs pour compte propre qui travaillent dans les industries manufacturières ont loué beaucoup plus de véhicules que les transporteurs des autres secteurs, leurs dépenses à ce titre représentant presque la moitié (47.1%) du total des dépenses de location.
- Pour l'ensemble des secteurs (sauf le commerce de gros), le traitement moyen des mécaniciens était plus élevé que celui des chauffeurs. Les mécaniciens du secteur du commerce de détail gagnaient le traitement le plus élevé (\$38,504), et ceux du secteur "autre" (comprenant la construction et le gouvernement), le moins élevé. Le secteur du commerce de gros versait le traitement moyen le plus élevé aux chauffeurs (\$36,954) et le secteur "autre", le traitement le moins élevé (\$32,067).
- En 1989, les entreprises ont exploité au total 37,146 véhicules dont 20.0% étaient loués. Une grande partie du matériel, soit 40.3%, était des camions, tandis que 17.8% était des tracteurs routiers.
- Les entreprises de camionnage ont consommé 434.6 millions de litres de carburant, dont 85.1% était du diésel. Le coût moyen du carburant était de 43.0 cents le litre.
- La distance moyenne parcourue par camion a été de 30 807 kilomètres en 1989. Les camions ont consommé en moyenne 33.0 litres de carburant par 100 kilomètres.
- La distance moyenne parcourue par tracteur routier a été de 83 177 kilomètres en 1989, près de trois fois la distance parcourue par un camion. Les tracteurs routiers ont consommé en moyenne 51.2 litres de carburant par 100 kilomètres.
- C'est le secteur "autre" qui a le plus utilisé ses tracteurs routiers, avec une distance annuelle parcourue de 92 819 kilomètres par tracteur routier. Le ratio remorque/tracteur du secteur du commerce au détail était par ailleurs le plus élevé (4:1).
- En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 3.2 millions de dollars en frais d'exploitation. Les entreprises du commerce de détail étaient les plus grandes sur le plan des dépenses d'exploitation moyennes (3.7 millions de dollars) et du nombre de véhicules (142). Les entreprises du secteur au détail étaient les plus grandes sur le plan du nombre d'employés (55). Les plus petits transporteurs pour compte propre étaient ceux du secteur "autre", avec des dépenses d'exploitation moyennes de \$2.7 millions, du nombre d'employés moyens (39), et du nombre de véhicules moyens (55).

LOCAL AND INTERCITY CARRIERS

A comparison between local and intercity private freight carriers is presented in Figure 6.2. The following observations are made from an analysis of these data.

- There were 66 local carriers reporting in 1989, incurring \$919.7 million in operating expenses. This represents an average per firm of \$2.9 million.
- The 455 reporting intercity carriers incurred \$1.5 billion in operating expenses – an average of \$3.2 million per firm. Intercity carriers represented 87.3% of the total number of carriers, and 88.5% of the total operating expenses reported for 1989.

TRANSPORTEURS LOCAUX ET INTERURBAINS

La figure 6.2 établit une comparaison entre les entreprises de camionnage pour compte propre locales et les entreprises interurbaines. De l'analyse de ces données se sont dégagées les observations suivantes:

- En 1989, il y avait 66 transporteurs locaux qui ont participé dans l'enquête, dont les dépenses d'exploitation totalisaient 919.7 millions de dollars, soit en moyenne 2.9 millions par transporteur.
- Les 455 transporteurs interurbains ont déclaré 1.5 milliards de dollars en dépenses d'exploitation, soit en moyenne 3.2 millions par transporteur. Les transporteurs interurbains représentaient 87.3% du nombre total de transporteurs et 88.5% du total des dépenses d'exploitation du secteur.

- By far, the largest expense item for both intercity and local carriers was the salaries of drivers on company payroll. The local carriers spent 49.2%, while intercity carriers spent 35.6% of their operating expenses on this item. As explained earlier, this proportion is high, as head office and other fixed costs may not be included in the operating expenses reported.
- The total number of employees reported for 1989 was 22,862, of which 19,225, or 84.1% were employed by intercity carriers. A major proportion of these employees were drivers.
- The intercity carriers paid an average of \$36,660 to mechanics, \$36,115 to drivers and \$32,775 to other employees in 1989. The local carriers also paid the highest average salary (\$34,887) to mechanics, followed by drivers at \$34,081 and other employees (\$28,622).
- Road tractors operated by intercity carriers travelled an average of 85 661 kilometres in 1989, nearly three times the annual average distance of straight trucks.
- Straight trucks operated by local carriers travelled an average distance of 30 055 kilometres in 1989, nearly equal to the 31 003 kilometres of intercity carriers. Local road tractors travelled an average of 56 554 km in 1989.
- The average fuel consumption rate for straight trucks operated by local carriers was 31.2 litres per 100 km, as compared to 33.5 litres per 100 km for intercity carriers. The road tractor fuel consumption figures are also higher for the local carriers, at 54.4 litres per 100 km, compared to 51.1 litres per 100 km for intercity carriers.
- Intercity carriers utilized over 10 times more road tractors than local carriers (6,060 versus 559). The number of trailers was over 12 times higher (14,425 versus 1,119). The tractor to trailer ratio was 2.4:1 for intercity carriers, and 2.0:1 for local carriers.
- Intercity carriers spent 6.9% of their operating expenses on the purchase of owner/operator services, while local carriers spent 3.1%. The cost of owner/operators was \$0.95 per km for intercity carriers, and \$1.07 per km for local carriers. Owner/operators working for intercity carriers earned an average of \$91,254, while those working for local carriers earned, on average, \$82,587 in 1989.
- The average distance per straight truck for owner/operators employed by intercity carriers was approximately the same as for their counterparts on local routes. Road tractors used for intercity transport logged approximately one and a half times the distance of tractors in local service.
- For the most part, local carriers were larger than intercity carriers, as measured in terms of average number of employees (55 versus 42), and average number of vehicles (72 versus 71). The average annual operating expenses per firm, however, were higher for intercity carriers than for local carriers (\$3.2 million versus \$2.9 million).
- Les traitements des chauffeurs sur la liste de paye ont constitué la dépense la plus élevée tant pour les transporteurs locaux que pour les transporteurs interurbains (49.2% et 35.6% respectivement). Comme nous l'avons déjà mentionné, ces pourcentages sont élevés car les dépenses du siège social et les autres frais fixes peuvent ne pas être compris dans le total des dépenses d'exploitation.
- Le secteur du camionnage pour compte propre comptait au total 22,862 employés dont 19,225 ou 84.1% étaient à l'emploi de transporteurs interurbains. Une grande proportion de ces employés étaient des chauffeurs.
- Les transporteurs interurbains ont versé en moyenne \$36,660 aux mécaniciens, \$36,115 aux chauffeurs et \$32,775 aux autres employés. Les transporteurs locaux ont versé par ailleurs le traitement moyen le plus élevé aux mécaniciens, soit \$34,887, suivi par les chauffeurs (\$34,081) et les autres employés (\$28,622).
- Les tracteurs routiers exploités par les transporteurs interurbains ont parcouru en moyenne 85 661 kilomètres en 1989, soit presque trois fois la distance annuelle moyenne qu'ont parcourue les camions.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 30 055 kilomètres en 1989, soit presque égal aux 31 003 kilomètres des transporteurs interurbains; pour leur part, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 56 554 kilomètres en 1989.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont consommé en moyenne 31.2 litres de carburant par 100 kilomètres, comparativement à 33.5 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs interurbains. La consommation de carburant est par ailleurs plus élevée pour les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux (54.4 litres par 100 kilomètres) que pour ceux qui sont exploités par les transporteurs interurbains (51.1 litres par 100 kilomètres).
- Les transporteurs interurbains ont utilisé plus que 10 fois de tracteurs routiers que les transporteurs locaux (6,060 contre 559) et plus que 12 fois plus de remorques (14,425 contre 1,119). Le ratio tracteur/remorque était de 2.4:1 pour les transporteurs interurbains et de 2.0:1 pour les transporteurs locaux.
- Les transporteurs interurbains ont consacré 6.9% de leurs dépenses d'exploitation à l'achat de services de chauffeurs contractants, tandis que les transporteurs locaux ont consacré 3.1% de leurs dépenses à ce titre. Le coût par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$0.95 pour les transporteurs interurbains et à \$1.07 pour les transporteurs locaux. Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour les transporteurs interurbains gagnaient en moyenne \$91,254 tandis que ceux qui travaillaient pour les transporteurs locaux gagnaient en moyenne \$82,587 en 1989.
- La distance moyenne par camion qu'ont parcourue les chauffeurs contractants à l'emploi des transporteurs interurbains était approximativement égale à celle des chauffeurs à l'emploi des transporteurs locaux. Pour les tracteurs routiers, la distance interurbaine moyenne parcourue était une fois et demi supérieure à celle du service local.
- Les entreprises locales étaient plus grandes que les entreprises interurbains sur le plan du nombre moyen d'employés (55 contre 42), et du nombre moyen de véhicules (72 contre 71). Les dépenses d'exploitation moyennes annuelles étaient plus élevées pour les entreprises interurbaines que pour les entreprises locales (3.2 millions contre 2.9 millions de dollars).

OPERATING EXPENSES BY PROVINCE OF DOMICILE

The operating expenses of private carriers, according to their province of domicile, are presented in Figure 6.3. Because of the limited scope of the 1989 survey, there was no information collected from Yukon or the Northwest Territories.

- Operating expenses reported by 521 carriers totalled \$1.7 billion for 1989. The average-sized private trucking firm in Canada, measured in terms of total operating expenses, was \$3.2 million. The average size ranged between \$1.4 million in Prince Edward Island and \$7.0 million in Alberta.
- Carriers domiciled in Ontario accounted for 39.2% of the total number of carriers, representing 44.5% of total industry operating expenses, or \$744.0 million. Québec-based carriers accounted for another 33.4% of the carriers and 24.2% of the industry operating expenses (\$405.2 million).

EMPLOYMENT

Information concerning employees and their compensation is provided in Figure 6.4.

- Private trucking companies reporting in 1989 employed 22,862 people and paid \$806.6 million in compensation, an average of \$35,280 per employee. This average represents both full- and part-time employees. Also, some head office employees are not accounted for.
- Drivers represented 79.0% of all employees reported, and mechanics accounted for 6.4%. "Other" employees accounted for the remaining 14.6%.
- The highest average annual wage was paid by carriers domiciled in Ontario (\$37,704), while the lowest average was paid by carriers domiciled in New Brunswick (\$24,819).
- The average annual wage paid to company drivers was \$35,751, \$37,031 to leased drivers, \$36,453 to mechanics and \$31,954 to "other" employees.
- The largest number of people were employed by Ontario-based carriers (45.6% of all employees), followed by Québec (26.7%), British Columbia (10.9%), and Alberta (8.2%).
- The average number of employees per carrier for Canada was 44, which breaks down to 35 drivers, 3 mechanics, and 6 "other" employees.
- The national average ratio of full-time to part-time employees was 7:1. This ratio was 10:1 for British Columbia and Québec, and 5:1 for Alberta.

DÉPENSES D'EXPLOITATION SELON LA PROVINCE DE DOMICILE

Les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte propre, selon la province ou le territoire de domicile, sont présentées à la figure 6.3. Étant donné la couverture restreinte de l'enquête de 1989, il n'y avait aucunes données cueillies ni du Yukon, ni des Territoires du Nord-ouest.

- Les dépenses d'exploitation des 521 entreprises déclarantes se sont chiffrées à 1.7 milliards de dollars. En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 3.2 millions de dollars en frais d'exploitation. La moyenne de ces dépenses allait de 1.4 millions de dollars à l'Île-du-Prince-Édouard à 7.0 millions de dollars en Alberta.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario représentaient 39.2% du nombre total de transporteurs et 44.5% du total des dépenses d'exploitation du secteur ou 774.0 millions de dollars. Les transporteurs domiciliés au Québec représentaient un autre 33.4% des transporteurs et 24.2% des dépenses d'exploitation du secteur ou 405.2 millions de dollars.

EMPLOI

Les renseignements sur les employés et leur rémunération sont présentés à la figure 6.4.

- Les transporteurs pour compte propre qui ont répondu en 1989 employaient 22,862 personnes qui ont touché 806.6 millions de dollars en rémunération, ce qui représente en moyenne \$35,280 par employé. Ces chiffres comprennent les heures travaillées par les employés à temps partiel, mais certains employés du siège social ne sont pas inclus.
- Les chauffeurs ont représenté 79.0% de l'ensemble des employés, les mécaniciens 6.4%, et les "autres" employés, 14.6%.
- Le plus élevé salaire annuel moyen a été versé par les transporteurs domiciliés à l'Ontario (\$37,704) et le plus bas, par les transporteurs domiciliés à Nouveau-Brunswick (\$24,819).
- Le salaire annuel moyen des chauffeurs était de \$35,751, celui des chauffeurs loués, de \$37,031, celui des mécaniciens, de \$36,453, et celui des "autres" employés, de \$31,954.
- Les transporteurs de l'Ontario comptaient le plus grand nombre d'employés (45.6% de l'ensemble des travailleurs), suivi par les transporteurs du Québec (26.7%), ceux de la Colombie-Britannique (10.9%) et ceux de l'Alberta (8.2%).
- Le nombre moyen d'employés par transporteur au Canada était de 44, soit 35 chauffeurs, 3 mécaniciens et 6 "autres" employés.
- Le ratio employés à temps plein/employés à temps partiel était de 7:1 à l'échelle nationale, de 10:1 au Québec et Colombie-Britannique et de 5:1 en Alberta.

FUEL

Figure 6.5 presents data on the amount of fuel consumed, by type of fuel and total fuel cost, and by province of domicile of the carrier.

- The carriers reporting for 1989 consumed 434.6 million litres of fuel, of which 85.1% was diesel, 10.9% gasoline, 3.6% propane and 0.4% natural gas. Carriers domiciled in Québec and Ontario accounted for 68.5% of the total gasoline and 76.7% of the total reported diesel consumption. Ontario-based carriers accounted for 46.9% of the total propane consumption, or 7.2 million litres, while carriers based in British Columbia were the biggest consumers of natural gas, using 89% of the 1.3 million litres consumed.
- The average fuel cost in Canada was 43.0 cents per litre. The provincial average fuel cost varied from a low of 38.1 cents per litre in Alberta to a high of 55.4 cents per litre in Nova Scotia.
- At the national level, private carriers consumed 42.9 litres of fuel per 100 kilometres (l/100 km). Fuel consumption varied from a low of 21.9 l/100 km for New Brunswick-based carriers, to a high of 57.5 for Alberta carriers.

DISTANCE TRAVELLED

Figure 6.6 presents summary information on the distance travelled and the number of carriers operating (excluding owner/operators) in each province and in the United States.

- Of the 991.6 million km travelled by power units, 42.1% of the distance travelled was in the province of Ontario, 27.5% in Québec, 9.2% in British Columbia and 6.2% in Alberta. Canadian-domiciled private carriers also travelled 35.6 million km in the United States, which represents 3.6% of the total distance travelled by reporting carriers.
- A total of 300 carriers operated in the province of Ontario, while 282 carriers operated in the province of Québec.

EQUIPMENT OPERATED

Data presented in Figure 6.7 describe in detail the types of equipment operated by private truckers who participated in the 1989 survey.

- The 521 carriers reporting operated a total of 37,146 units of equipment, consisting of 14,983 straight trucks, 6,619 road tractors and 15,554 trailers.
- At the national level, 7,421 units representing 20% of equipment operated were leased. Of the total leased units, 34.1% were straight trucks, 21.9% were linehaul tractors, 4.5% were city tractors and 39.5% were trailers. Ontario-domiciled carriers accounted for 60.1% of all leased equipment.
- Of the 14,983 straight trucks operated, 63.3% were vans and 12.8% were pick-up trucks. Of the straight trucks operated, 16.9% were leased.

CARBURANT

La figure 6.5 présente les données sur la quantité de carburant consommée, selon le type de carburant et le coût total du carburant, et selon la province de domicile du transporteur.

- Les transporteurs pour compte propre qui ont participé à l'enquête de 1989 ont consommé 434.6 millions de litres de carburant, dont 85.1% était du diesel, 10.9% de l'essence, 3.6% du propane et 0.4% du gaz naturel. Les transporteurs domiciliés en Ontario et Québec ont consommé 68.5% de l'essence et 76.7% du diesel. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont consommé 46.9% du propane ou 7.2 millions de litres, pendant que les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique ont consommé 89.1% du gaz naturel total, soit 1.3 millions de litres.
- Le coût moyen du carburant au Canada était de 43.0 cents le litre. La moyenne allait de 38.1 cents le litre en Alberta à 55.4 cents le litre en Nouvelle Écosse.
- À l'échelle nationale, les transporteurs pour compte propre ont consommé 42.9 litres de carburant par 100 kilomètres. La consommation a varié, allant de 21.9 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs domiciliés en Nouveau-Brunswick à 57.5 litres pour les transporteurs domiciliés en Alberta.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 6.6 donne des renseignements sommaires sur la distance parcourue et le nombre de transporteurs dans chaque province et aux États-Unis (chauffeurs contractants non compris).

- L'ensemble des unités motorisées ont parcouru 991.6 millions de kilomètres, 42.1% de cette distance ayant été parcourue en Ontario, 27.5% au Québec, 9.2% en Colombie-Britannique et 6.2% en Alberta. Les transporteurs domiciliés au Canada ont également parcouru 35.6 millions de kilomètres aux États-Unis, ce qui représente 3.6% du nombre total de kilomètres parcourus par les transporteurs canadiens.
- Au total, 300 transporteurs travaillaient dans la province de l'Ontario et 282, dans la province du Québec.

MATÉRIEL EN SERVICE

Les données de la figure 6.7 décrivent en détail le genre de matériel exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Les transporteurs pour compte propre ont exploité au total 37,146 véhicules, dont 14,983 camions, 6,619 tracteurs routiers, et 15,554 remorques.
- À l'échelle nationale, 7,421 véhicules étaient loués, soit 20.0% de tous le matériel en service: 34.1% étaient des camions, 21.9% des tracteurs routiers de longue distance, 4.5% des tracteurs routiers de ville et 39.5% des remorques. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont compté pour 60.1% de tout le matériel loué.
- Des 14,983 camions exploités, 63.3% étaient des fourgons et 12.8% des camionnettes. De l'ensemble des camions exploités, 16.9% étaient loués.

- Carriers domiciled in Ontario leased 63.9% of the total road tractors operated in that province, and Québec carriers leased 32.4% of their total. These two provinces accounted for 87.7% of all leased tractors (1,719 vehicles). Of the total road tractors operated, 78.8% were linehaul (intercity) tractors.
- Of the 15,544 trailers operated, 66.2% were van trailers and 13.2% were rack and flatbed trailers. Ontario-based carriers accounted for 71.0% of the leased trailers, and Québec represented a further 17.8%.
- The overall trailer-to-tractor ratio for Canada was 2.3:1 in 1989. This varied between 2.7:1 in Ontario and 1.6:1 in Newfoundland.

Figure 6.8 presents a summary of the private trucking fleet by age.

- A major portion (52.7%) of total equipment operated in 1989 was between one and five years old, 24.3% was five to 10 years old, 12.6% was 10 years and over, and 10.4% was under a year old.
- For trailers, 40.7% were one to five years old, and 29.7% were five to 10 years old.
- The age of most leased vehicles was one to five years (49.4%), followed by five to 10 years (27.6%).
- Owned road tractors were mostly (56.4%) one to five years old.

EQUIPMENT OPERATED, DISTANCE TRAVELLED AND TYPE OF FUEL CONSUMED

Figure 6.9 relates information about equipment operated to distances travelled and fuel consumed.

- Road tractors travelled 16% further than straight trucks in 1989, and the use of diesel fuel was more prevalent among road tractors than for straight trucks. The average annual distance travelled per straight truck was 30 821 km, compared to 83 202 km for an average road tractor.
- Diesel fuel represented 59.5% of fuel consumed by straight trucks, followed by gasoline (30.0%) and propane (9.6%). The average distance travelled annually by diesel-fuelled straight trucks was 36 634 km, with an average fuel consumption of 34.2 l/100 km. For gasoline-fuelled straight trucks, corresponding numbers were 24 704 km and 30.8 l/100 km. The use of propane resulted in the following: 26 758 km travelled, or 33.3 l/100 km.
- In contrast to straight trucks, 99.0% of the fuel consumed by road tractors was diesel fuel. The average annual distance travelled by diesel-powered tractors was 83 747 km, with an average rate of 51.1 l/100 km. Corresponding numbers for gasoline-fuelled tractors were 49 453 km travelled, or 55.9 l/100 km. Road tractors using propane averaged 21 477 km, or 60.1 l/100 km.

- Les transporteurs ontariens ont loué 63.9% du nombre total de tracteurs routiers qu'ils exploitaient, et les transporteurs du Québec en ont loué 32.4%. Ces deux provinces ont loué 87.7% du nombre total de tracteurs loués (1,719 véhicules). Du nombre total de tracteurs routiers exploités, 78.8% étaient des tracteurs de longue distance.

- Des 15,544 remorques exploitées, 66.2% étaient des fourgons et 13.2% étaient des remorques à ridelles et à plates-formes. Les transporteurs de l'Ontario ont loué 71.0% des remorques et les transporteurs du Québec, 17.8%.

- Le ratio remorque/tracteur, pour l'ensemble du Canada, était de 2.3:1. Il variait de 2.7:1 pour les transporteurs de l'Ontario à 1.6:1 pour les transporteurs de Terre-Neuve.

La figure 6.8 présente des données sommaires sur l'âge du parc de véhicules exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Une grande partie (52.7%) de l'ensemble du matériel exploité avait de un à cinq ans, 24.3% avait de cinq à 10 ans, 12.6% avait 10 ans ou plus et l'autre 10.4% avait moins d'un an.
- De toutes les remorques possédées par les transporteurs, 40.7% avaient de un à cinq ans et 29.7%, cinq à 10 ans.
- De tous les véhicules loués, 49.4% avaient de un à cinq ans et 27.6%, de cinq à 10 ans.
- De tous les tracteurs routiers possédés par les transporteurs, 56.4% avaient de un à cinq ans.

MATÉRIEL EN SERVICE, DISTANCE PARCOURUE ET TYPE DE CARBURANT CONSOMMÉ

La figure 6.9 établit un rapport entre, d'une part, les données sur le matériel en service et, d'autre part, la distance parcourue et le carburant consommé.

- Les tracteurs routiers ont parcouru 16% plus de kilomètres par année que les camions, et les tracteurs routiers ont utilisé plus souvent le diésel. En moyenne, chaque camion a parcouru 30 821 kilomètres par année et chaque tracteur routier, 83 202 kilomètres par année.
- Environ 59.5% du carburant consommé par les camions était du diésel, 30.0% de l'essence et 9.6% du propane. En moyenne, les camions à diésel ont parcouru 36 634 kilomètres par année et ont consommé 34.2 l/100 km. Les camions à essence et les camions à propane, pour leur part, ont parcouru respectivement 24 704 kilomètres et 26 758 kilomètres par année et consommé 30.8 litres et 33.3 l/100 km.
- Contrairement aux camions, les tracteurs routiers ont consommé 99.0% de diésel. En moyenne, les tracteurs routiers à diésel ont parcouru 83 747 kilomètres par année et consommé 51.1 l/100 km. Les chiffres correspondants pour les tracteurs à essence sont 49 453 kilomètres par année et 55.9 l/100 km, et pour les tracteurs au propane, 21 477 kilomètres par année et 60.1 l/100 km.

OWNER/OPERATORS

Information concerning the use of owner/operators by private truckers is shown in Figure 6.11. It is observed that the averages based on these data can vary considerably from one year to the next, and from one province to another. This is due to the fact that owner/operators may be working full-time or part-time, and the demand by carriers for such services may change. Following are the observations based on the 1989 data reported:

- Private truckers reporting in 1989 spent \$108.2 million, or 6.5% of total operating expenses, to purchase the services of owner/operators. Carriers domiciled in Nova Scotia spent the highest proportion, 30.4% of operating expenses, on these services. On the other hand, carriers domiciled in Ontario spent only 4.4% on owner/operators, and Prince Edward Island carriers reporting in 1989, did not use these services at all.
- There were a total of 1,192 owner/operators employed by reporting private carriers in 1989. The average compensation per owner/operator was \$90,738 at the national level. The average compensation paid to owner/operators by British Columbia carriers was highest, at \$112,170, followed by \$104,896 in Ontario.
- Owner/operators working for private carriers reporting in 1989 used 523 straight trucks, 556 linehaul tractors and 123 city tractors. In 1989, the average distance travelled per straight truck was 72 635 km, more than twice the average distance per straight truck for all private carriers reporting (30 821 km).
- The average distance per road tractor was 110 776 km, 24.9% more than the corresponding average distance travelled by all reporting private carriers (83 202 km).
- The average distance travelled by power units varied considerably from province to province. For example, the average distance per straight truck was 132 500 km for carriers domiciled in Saskatchewan, but only 26 176 km for those based in New Brunswick. The average distance per road tractor varied less. Alberta carriers travelled an average 93 347 km, and Nova Scotia carriers logged 162 357 km.
- The average cost per kilometre for owner/operator services in 1989 was \$0.96 at the national level, compared to \$0.53 for those engaged by carriers domiciled in Manitoba. Owner/operators working for Newfoundland carriers were paid the highest, at \$1.26 per km.

CHAUFFEURS CONTRACTANTS

La figure 6.11 présente des données sur l'utilisation des chauffeurs contractants par les transporteurs pour compte propre. À noter que les moyennes établies à partir de ces données peuvent varier considérablement d'une année à l'autre et d'une province à l'autre. Cela est dû au fait que les chauffeurs contractants peuvent travailler à plein temps ou à temps partiel et que la demande de tels services peut varier. Les observations suivantes ont été dégagées des données de 1989:

- Les transporteurs pour compte propre ont consacré 108.2 millions de dollars ou 6.5% des dépenses d'exploitation totales à l'achat de services de chauffeurs contractants. Ce sont les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse qui ont consacré la plus grande portion (30.4%) de leurs dépenses d'exploitation à ce titre. Par contre, les transporteurs domiciliés en Ontario n'y ont consacré que 4.4%. Les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard n'ont rien dépensé pour ce service en 1989.
- Pour les 1,192 chauffeurs contractants occupés, la rémunération moyenne par chauffeur s'établissait à \$90,738 au niveau national. Cependant, un chauffeur à l'emploi de transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique recevait en moyenne \$112,170, tandis que le chauffeur à l'emploi de transporteurs de l'Ontario recevait \$104,896.
- Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour des transporteurs pour compte propre exploitaient 523 camions, 556 tracteurs routiers de longue distance et 123 tracteurs routiers de ville. En 1989, les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 72 635 kilomètres par camion, soit plus que deux fois la distance moyenne parcourue par camion pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (30 821 kilomètres).
- Les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 110 776 kilomètres par tracteur routier, soit 24.9% de plus que la distance correspondante pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (83 202 kilomètres).
- La distance moyenne parcourue par les unités motorisées a varié beaucoup d'une province à l'autre. Par exemple, la distance moyenne parcourue par camion était de 132 500 kilomètres en Saskatchewan mais de seulement 26 176 kilomètres au Nouveau-Brunswick. La distance moyenne parcourue par tracteur routier variait moins, la moyenne allant de 93 347 kilomètres en Alberta à 162 357 kilomètres en Nouvelle-Écosse.
- Le coût moyen par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$0.96 au niveau national, mais ne s'élevait qu'à \$0.53 au Manitoba. Le coût moyen le plus élevé, soit \$1.26 par kilomètre, a été enregistré à Terre-Neuve.

Figure 6.1

Private Trucking, Summary Statistics – Industry Groups, 1989

No.			Manufacturing	Others ¹	Government
			Manufacturières	Autres ¹	Gouvernementaux
1	Number of Firms Reporting		246	64	180
	Operating Expenses				
2	Drivers on company payroll	\$	286,950,920	51,972,013	236,847,222
3	Drivers leased	"	15,695,173	778,157	6,347,301
4	Mechanics	"	27,124,918	5,912,827	16,034,687
5	Others	"	33,407,205	26,371,390	42,789,171
6	Fuel (including fuel tax)	"	81,652,401	20,161,248	70,383,464
7	Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants)	"	87,010,485	17,333,534	71,631,406
8	Broker operators	"	56,339,370	21,582,778	25,645,588
9	Purchased trans. railroad (piggyback)	"	38,871,957	1,541,109	474,300
10	Vehicle rent without drivers	"	43,885,928	9,708,851	30,138,785
11	Insurance and licence	"	19,289,404	4,159,622	13,744,388
12	Depreciation on transport equipment	"	35,247,594	8,945,982	37,323,974
13	Other expenses	"	22,376,402	3,149,371	85,800,625
14	Total Operating Expenses	"	747,851,757	171,616,882	637,160,911
	Employees/Compensation				
15	Drivers	No.	8,407	1,645	6,581
16	Salary and wages	\$	302,646,093	52,750,170	243,194,523
17	Average salary	"	35,999	32,067	36,954
18	Mechanics	No.	721	181	451
19	Salary and wages	\$	27,124,918	5,912,827	16,034,687
20	Average salary	"	37,621	32,668	35,554
21	Other	No.	1,156	659	1,350
22	Salary and wages	\$	33,407,205	26,371,390	42,789,171
23	Average salary	"	28,899	40,017	31,696
	Equipment Operated (Owned or Leased), Distance Travelled and Fuel Consumed				
24	Straight trucks	No.	7,289	1,257	5,461
25	Total distance travelled	Km	216 562 243	41 475 612	171 510 651
26	Average distance per unit	Km	29 711	32 996	31 406
27	Total fuel consumed	L	69 727 590	13 679 979	58 425 782
28	Average fuel consumption	L/100	32	33	34
29	Tractors	No.	2,797	709	2,464
30	Total distance travelled	Km	231 559 419	65 808 721	200 548 657
31	Average distance per unit	Km	82 788	92 819	81 392
32	Total fuel consumed	L	119 901 808	33 215 585	102 411 945
33	Average fuel consumption	L/100	52	50	51
34	Number of trailers	No.	6,302	1,528	4,948
35	Trailer to tractor ratio	No.	2	2	2
	Broker Operators				
36	Number of brokers	No.	643	265	239
37	Cost of brokers	\$	56,339,370	21,582,778	25,645,588
38	Equipment operated (straight trucks)	No.	349	95	58
39	Distance travelled	Km	19 729 210	12 358 505	4 185 406
40	Equipment operated (tractors)	No.	289	161	204
41	Distance travelled	Km	38 299 009	9 823 943	23 845 845
42	Average distance per straight truck	Km	56 531	130 090	72 162
43	Average distance per road tractor	Km	132 523	61 018	116 891
44	Average salary	\$	87,620	81,444	107,304
	Average Firm Size				
45	Average operating expense per firm	\$	3,040,048	2,681,514	3,539,783
46	Average number of employees per firm	No.	42	39	47
47	Average number of equipment per firm	No.	67	55	72
48	Average distance per driver	Km	53 303	65 218	56 535
49	Power units per mechanic ratio	No.	14	11	18

¹ Including mining, fishing, logging, etc.

Figure 6.1

Camionnage privé, statistiques sommaires pour les groupes d'industries sélectionnés, 1989

Retail		Total			No
Commerce de détail					
31	521		Nombre des entreprises déclarants		1
			Frais d'exploitation		
45,657,482	621,427,637	\$	Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)		2
2,026,900	24,847,531	"	Chauffeurs loués		3
4,658,966	53,731,398	"	Mécaniciens		4
3,998,836	106,566,602	"	Autres		5
14,714,257	186,911,370	"	Carburant (taxe comprise)		6
			Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisses lubrifiants)		7
12,509,561	188,484,986	"	Chauffeurs-courtiers		8
4,592,020	108,159,756	"	Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant les remorques)		9
342,745	41,230,111	"	Véhicules loués sans chauffeur		10
9,385,747	93,119,311	"	Assurances et permis d'exploitaion		11
3,134,469	40,327,883	"	Amortissement du matériel de transport		12
6,747,078	88,264,628	"	Autres frais		13
6,850,343	118,176,741	"	Dépenses d'exploitation		14
114,618,404	1,671,247,954				
			Employés/Rémunération		
1,420	18,053	Nbre	Chauffeurs		15
47,684,382	646,275,168	\$	Salaire et traitement		16
33,581	35,799	"	Traitement moyen		17
121	1,474	Nbre	Mécaniciens		18
4,658,966	53,731,398	"	Salaire et traitement		19
38,504	36,453	"	Traitement moyen		20
170	3,335	Nbre	Autres		21
3,998,836	106,566,602	"	Salaire et traitement		22
23,523	31,954	"	Traitement moyen		23
			Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé		
976	14,983	Nbre	Camions		24
32 031 995	461 580 501	Km	Total distance parcourue		25
32 820	30 807	Km	Distance moyenne par unité		26
10 573 806	152 407 157	L	Total carburant consommé		27
33	33	L/100	Carburant consommé moyenne		28
651	6,621	Nbre	Tracteurs routiers		29
52 800 169	550 716 966	Km	Total distance parcourue		30
81 106	83 177	Km	Distance moyenne par unité		31
26 678 718	282 208 056	L	Total carburant consommé		32
51	51	L/100	Carburant consommé moyenne		33
2,765	15,543	Nbre	Nombre des remorques		34
4	2	Nbre	Ratio remorques/tracteurs routiers		35
			Chauffeurs-courtiers		
45	1,192	Nbre	Nombre de chauffeurs-courtiers		36
4,592,020	108,159,756	\$	Coût des chauffeurs-courtiers		37
21	523	Nbre	Matériel en service (camions)		38
1 715 000	37 988 121	Km	Distance parcourue		39
25	679	Nbre	Matériel en service (tracteurs routiers)		40
3 248 011	75 216 808	Km	Distance parcourue		41
81 667	340 450	Km	Distance moyenne par camion		42
129 920	440 352	Km	Distance moyenne par tracteur routier		43
102,045	90,738	\$	Traitement moyen		44
			Moyen entreprise		
3,697,368	3,207,770	\$	Frais d'exploitation moyens par entreprise		45
55	44	Nbre	Nombre moyen d'employés par entreprise		46
142	71	Nbre	Nombre moyen d'unités par entreprise		47
59 741	56 074	Km	Distance moyenne par chauffeur		48
13	15	Nbre	Rapport unités motorisées par mécanicien		49

1 Inklus mine, pêche, forestière, etc.

Figure 6.2

Private Trucking, 1989: Summary Statistics – Local vs. Intercity Operators

Camionnage pour compte propre, 1989: Statistiques sommaires, exploitants locaux et interurbains

		Local Locaux	Intercity Interurbains	Total
Number of firms reporting – Nombre des entreprises déclarants	No. – nbre	66	455	521
Operating expenses – Frais d'exploitation				
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	\$	94,448,596	526,979,041	621,427,637
Drivers leased – Chauffeurs loués	\$	1,182,114	23,665,417	24,847,531
Mechanics – Mécaniciens	\$	6,000,567	47,730,831	53,731,398
Others – Autres	\$	18,861,890	87,704,712	106,566,602
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	\$	19,664,107	167,247,263	186,911,370
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisses lubrifiants)	\$	20,813,207	167,671,779	188,484,986
Broker operators – Chauffeurs-courtiers	\$	5,863,683	102,296,073	108,159,756
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail – route impliquant des remorques)	\$	–	41,230,111	41,230,111
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	\$	3,295,954	89,823,357	93,119,311
Insurance and licence – Assurances et permis d'exploitation	\$	4,643,147	35,684,736	40,327,883
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	\$	14,177,382	74,087,246	88,264,628
Other expenses – Autres frais	\$	2,756,665	115,420,076	118,176,741
Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	\$	191,707,312	1,479,540,642	1,671,247,954
Employees/Compensation – Employes/Rémunération				
Drivers – Chauffeurs	No. – nbre	2,806	15,247	18,053
Salary and wages – Salaire et traitements	\$	95,630,710	550,644,458	646,275,168
Average salary – Traitement moyen	\$	34,081	36,115	35,799
Mechanics – Mécaniciens	No. – nbre	172	1,302	1,474
Salary and wages – Salaire et traitements	\$	6,000,567	47,730,831	53,731,398
Average salary – Traitement moyen	\$	34,887	36,660	36,453
Other – Autres	No. – nbre	659	2,676	3,335
Salary and wages – Salaire et traitements	\$	18,861,890	87,704,712	106,566,602
Average salary – Traitement moyen	\$	28,622	32,775	31,954
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed – Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé				
Straight trucks – Camions	No. – nbre	3,093	11,890	14,983
Total distance travelled – Total distance parcourue	Km	92 960 072	368 620 429	461 580 501
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	Km	30 055	31 003	30 807
Total fuel consumed – Total carburant consommé	L	28 982 652	123 424 505	152 407 157
Average fuel consumption – Carburant consommé moyenne	L/100 km	31.2	33.5	33.0
Tractors – Tracteurs routiers	No. – nbre	559	6,060	6,619
Total distance travelled – Total distance parcourue	Km	31 613 629	519 103 337	550 716 966
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	Km	56 554	85 661	83 202
Total fuel consumed – Total carburant consommé	L	17 182 014	265 026 042	282 208 056
Average fuel consumption – Carburant consommé moyenne	L/100 km	54.4	51.1	51.2
Number of trailers – Nombre des remorques	No. – nbre	1,119	14,425	15,544
Trailer to tractor ratio – ratio remorques/tracteurs routiers	No. – nbre	2.0	2.4	2.3
Broker Operators – Chauffeurs-courtiers				
Number of brokers – Nombre de chauffeurs-courtiers	No. – nbre	71	1,121	1,192
Cost of brokers – Coût des chauffeurs-courtiers	\$	5,863,683	102,296,073	108,159,756
Equipment operated (straight trucks) – Matériel en service (camions)	No. – nbre	20	503	523
Distance travelled – Distance parcourue	Km	1 474 110	36 514 011	37 988 121
Average distance travelled per truck – Distance moyenne parcourue par camion	Km	73,706	72,592	72,635
Equipment operated (tractors) – Matériel en service (tracteurs routiers)	No. – nbre	49	630	679
Distance travelled – Distance parcourue	Km	3 990 027	71 226 781	75 216 808
Average distance travelled per tractors – Distance moyenne parcourue par tracteur routier	Km	81 429	113 058	110 776
Average salary – Traitement moyen	\$	82,587	91,254	90,738
Average Firm Size – Taille moyenne de l'entreprise				
Average operating expense per firm – Frais d'exploitation moyens par entreprise	\$	2,904,656	3,251,738	3,207,770
Average number of employees per firm – Nombre moyen d'employés par entreprise	No. – nbre	55	42	44
Average number of equipment per firm – Nombres moyen d'unités par entreprise	No. – nbre	72	71	71
Average distance per driver – Distance moyenne par chauffeur	Km	44 395	58 223	56 074
Power units/mechanics ratio – Rapport unités motorisées/mécaniciens	No. – nbre	21.2	13.8	14.7

Figure 6.3

Private Trucking, 1989: Operating Expenses by Province of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1989: Frais d'exploitation selon la province de domicile

	Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
		number – nombre		
Number of firms reporting – Entreprises déclarantes	521	10	3	19
Operating expenses – Frais d'exploitation		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	621,427,637	4,530,535	1,572,576	7,024,849
Drivers leased – Chauffeurs loués	24,847,531	–	–	–
Mechanics – Mécaniciens	53,731,398	190,762	74,880	1,478,608
Others – Autres	106,566,602	171,904	729,640	1,923,084
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	186,911,370	2,032,879	760,785	5,077,594
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisses lubrifiants)	188,484,986	1,858,433	1,823,571	4,592,524
Broker operators – Chauffeurs-courtiers	108,159,756	3,352,822	–	10,331,004
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant des remorques)	41,230,111	–	–	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	93,119,311	–	180,200	747,195
Insurance and licence – Assurances et permis d'exploitation	40,327,883	279,748	192,688	706,780
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	88,264,628	1,137,278	645,117	1,728,342
Other expenses – Autres frais	118,176,741	77,485	114,113	360,150
Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	1,671,247,954	13,631,846	6,093,570	33,970,130
	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		number – nombre		
Number of firms reporting – Entreprises déclarantes	14	174	204	15
Operating expenses – Frais d'exploitation		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	7,933,183	156,703,932	291,748,057	7,337,605
Drivers leased – Chauffeurs loués	120,000	8,354,596	12,847,220	523,450
Mechanics – Mécaniciens	695,765	16,145,125	25,094,192	903,750
Others – Autres	2,295,680	16,559,634	63,794,116	1,333,433
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	2,642,919	57,255,245	81,849,651	3,992,974
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisses lubrifiants)	2,794,334	56,591,805	76,465,096	3,128,595
Broker operators – Chauffeurs-courtiers	1,708,160	22,133,391	33,147,260	2,817,134
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant des remorques)	–	–	17,774,417	226,600
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	258,108	19,142,543	55,170,200	2,309,545
Insurance and licence – Assurances et permis d'exploitation	466,819	10,787,474	19,772,764	667,134
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	1,818,889	27,930,531	37,978,579	876,971
Other expenses – Autres frais	426,098	13,568,706	28,355,834	864,163
Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	21,159,955	405,172,982	743,997,386	24,981,354

Figure 6.3

Private Trucking, 1989: Operating Expenses by Province of Domicile – Concluded

Camionnage pour compte propre, 1989: Frais d'exploitation selon la province de domicile – fin

	Saskatchewan	Alberta	British Columbia and Territories
			Colombie- Britannique et les territoires
	number – nombre		
Number of firms reporting – Entreprises déclarantes	15	28	39
	dollars		
Operating expenses – Frais d'exploitation			
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	14,757,790	53,689,685	76,129,425
Drivers leased – Chauffeurs loués	336,400	1,671,755	994,110
Mechanics – Mécaniciens	534,463	2,956,836	5,657,017
Others – Autres	1,411,062	9,902,311	8,445,738
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	4,461,266	13,503,306	15,334,751
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations etentretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisseslubrifiants)	4,129,813	16,693,915	20,406,900
Broker operators – Chauffeurs-courtiers	1,938,394	12,877,453	19,854,138
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire achete (transport rail-route impliquant des remorques)	–	21,000	23,208,094
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	711,300	5,127,563	9,472,657
Insurance and licence – Assurances et permis d'exploitation	1,308,628	2,200,773	3,945,075
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	2,217,362	7,858,859	6,072,700
Other expenses – Autres frais	1,221,526	68,276,396	4,912,270
Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	33,028,004	194,779,852	194,432,875

Figure 6.4

Private Trucking, 1989: Employment Statistics by Province of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1989: Statistiques de l'emploi selon la province de domicile

	Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard
Firms reporting - Entreprises déclarantes	No. - Nbre	10	3
Drivers - full-time - Chauffeurs à temps plein	" "	154	31
Drivers - part-time - Chauffeurs à temps partiel	" "	6	30
Drivers - compensation - Chauffeurs - rémunération	\$	4,530,535	1,572,576
Drivers leased - full-time - Chauffeurs loués à temps plein	No. - Nbre	-	-
Drivers leased - part-time - Chauffeurs loués à temps partiel	" "	-	-
Drivers leased - compensation - Chauffeurs loués - rémunération	\$	-	-
Drivers-total compensation - Chauffeurs - rémunération totale	\$	4,530,535	1,572,576
Mechanics - full-time - Mécaniciens à temps plein	No. - Nbre	6	3
Mechanics - part-time - Mécaniciens à temps partiel	" "	3	1
Mechanics - total compensation - Mécaniciens - rémunération totale	\$	190,762	74,880
Other - full-time - Autres à temps plein	No. - Nbre	4	23
Other - part-time - Autres à temps partiel	" "	1	-
Other - total compensation - Autres rémunération totale	\$	171,904	729,640
Total - full-time - Total à temps plein	No. - Nbre	164	57
Total - part-time - Total à temps partiel	" "	10	31
Grand total - employees - employés	" "	174	88
Grand total - compensation - rémunération	\$	4,893,201	2,377,096
Average salary/employee - Traitement moyen des employés	"	28,122	27,012
	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	
Firms reporting - Entreprises déclarantes	No. - Nbre	14	174
Drivers - full-time - Chauffeurs à temps plein	" "	285	4,309
Drivers - part-time - Chauffeurs à temps partiel	" "	37	439
Drivers - compensation - Chauffeurs - rémunération	\$	7,933,183	156,703,932
Drivers leased - full-time - Chauffeurs loués à temps plein	No. - Nbre	4	203
Drivers leased - part-time - Chauffeurs loués à temps partiel	" "	-	45
Drivers leased - compensation - Chauffeurs loués - rémunération	\$	120,000	8,354,596
Drivers - total compensation - Chauffeurs - rémunération totale	\$	8,053,183	165,058,528
Mechanics - full-time - Mécaniciens à temps plein	No. - Nbre	21	455
Mechanics - part-time - Mécaniciens à temps partiel	" "	1	22
Mechanics - total compensation - Mécaniciens - rémunération totale	\$	695,765	16,145,125
Other - full-time - Autres à temps plein	No. - Nbre	97	551
Other - part-time - Autres à temps partiel	" "	-	73
Other - total compensation - Autres rémunération totale	\$	2,295,680	16,559,634
Total - full-time - Total à temps plein	No. - Nbre	407	5,518
Total - part-time - Total à temps partiel	" "	38	579
Grand total - employees - employés	" "	445	6,097
Grand total - compensation - rémunération	\$	11,044,628	197,763,287
Average salary/employee - Traitement moyen des employés	"	24,819	32,436

Figure 6.4

Private Trucking, 1989: Employment Statistics by Province of Domicile – Concluded

Camionnage pour compte propre, 1989: Statistiques de l'emploi selon la province de domicile – fin

		Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	204	15	15
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	6,749	206	381
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	890	39	48
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	291,748,057	7,337,605	14,757,790
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	278	7	8
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	" "	44	7	2
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	12,847,220	523,450	336,400
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	304,595,277	7,861,055	15,094,190
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	611	24	17
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	36	1	–
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	25,094,192	903,750	534,463
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	1,429	50	37
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	399	3	6
Other – total compensation – Autres rémunération totale	\$	63,794,116	1,333,433	1,411,062
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	9,067	287	443
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	1,369	50	56
Grand total – employees – employés	" "	10,436	337	499
Grand total – compensation – rémunération	\$	393,483,585	10,098,238	17,039,715
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	" "	37,704	29,965	34,148
Alberta				
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	28		39
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	1,275		1,885
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	196		152
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	53,689,685		76,129,425
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	45		23
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	" "	5		–
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	1,671,755		994,110
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	55,361,440		77,123,535
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	71		135
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	5		6
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	2,956,836		5,657,017
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	155		224
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	123		67
Other – total compensation – Autres rémunération totale	\$	9,902,311		8,445,738
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,546		2,267
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	329		225
Grand total – employees – employés	" "	1,875		2,492
Grand total – compensation – rémunération	\$	68,220,587		91,226,290
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	" "	36,384		36,608

Figure 6.5

Private Trucking, 1989: Fuel Consumption and Fuel Expenses by Province of Domicile**Camionnage pour compte propre, 1989: Consommation et dépenses de carburant, selon la province de domicile**

	Firms reporting Entreprises déclarantes	Gasoline Essence	Diesel	Propane	Natural gas Gaz naturel	Total	Fuel cost total Coût total du carburant
	No. - Nbre	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	10	640 786	3 082 140	-	-	3 722 926	2,032,879
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	3	378 113	1 021 892	-	-	1 400 005	760,785
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	19	1 591 657	7 572 111	-	-	9 163 768	5,077,594
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	14	1 397 595	4 132 584	235 000	-	5 765 179	2,642,919
Québec	174	13 327 001	110 706 965	1 257 385	-	125 291 351	57,255,245
Ontario	204	18 902 486	173 043 323	7 197 536	141 892	200 179 051	81,849,651
Manitoba	15	1 412 389	8 611 437	21 041	-	10 044 867	3,992,974
Saskatchewan	15	1 428 083	8 963 070	39 643	-	10 430 796	4,461,266
Alberta	28	3 080 914	30 662 899	1 655 405	-	35 399 218	13,503,306
British Columbia - Colombie-Britannique	39	4 889 967	22 219 955	4 948 684	1 159 446	33 218 052	15,334,751
Canada Total	521	47 048 991	370 016 376	15 354 694	1 301 338	434 615 213	186,911,370

Figure 6.6

Private Trucking, 1989: Estimated Distance Travelled in Provinces, Territories and United States**Camionnage pour compte propre, 1989: Distance estimative parcourue dans les provinces, les territoires et les États-Unis**

	Number of firms domiciled in each region	Distance travelled
	Nombre d'entreprises établies dans chaque région	Distance parcourue
	No. - Nbre	km
Newfoundland - Terre-Neuve	10	14 332 089
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	3	4 822 715
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	19	32 730 832
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	14	26 340 047
Québec	174	272 500 064
Ontario	204	417 140 805
Manitoba	15	24 579 356
Saskatchewan	15	33 702 445
Alberta	28	61 608 035
British Columbia - Colombie-Britannique	39	90 847 761
Yukon	-	236 508
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	619 789
United States - États-Unis	-	35 610 577
Total¹	521	991 590 994
Canada Total¹	521	955 980 417

¹ This is the number of firms operating in Canada and not the sum of the number of carriers operating in each area.¹ Ceci est le nombre d'entreprises opérant au Canada, et non la somme des transporteurs opérant dans chaque région.

Figure 6.7

Private Trucking, 1989: Equipment Operated by Type

		Canada		New-found-land		Prince Edward Island		Nova Scotia		New-Brunswick	
No.				Terre-Neuve		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse		Nouveau-Brunswick	
number – nombre											
1	Firms reporting	521		10		3		19		14	
2	Straight trucks	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
3	Van-under 10,000 lbs. (4 540 kg)	3,280	405	35	–	28	–	152	–	87	–
4	Van-over 10,000 lbs. (4 540 kg)	4,289	1,509	54	–	46	–	215	25	46	19
5	Rack and flatbed	510	11	3	–	–	–	25	–	94	–
6	Tank	352	68	–	–	–	–	8	4	44	–
7	Dump	493	159	5	–	3	4	13	–	14	–
8	Pick-ups	1,800	119	27	–	15	6	85	–	43	1
9	Others	1,727	259	75	–	48	2	58	11	31	3
10	Total	12,451	2,532	199	–	140	12	556	40	359	23
Road tractors											
11	Linehaul	3,588	1,625	27	–	6	–	68	18	41	2
12	City	1,071	335	1	–	4	–	4	–	–	–
13	Total	4,659	1,960	28	–	10	–	72	18	41	2
Trailers (semi and full)											
14	Van	8,107	2,186	40	–	8	–	75	4	55	7
15	Rack and flatbed	1,937	115	4	–	2	–	70	–	38	–
16	Tank	1,137	118	–	–	–	–	22	–	4	–
17	Dump	444	27	–	–	3	–	19	–	5	–
18	Others	990	485	–	–	5	–	14	3	–	–
20	Total	12,615	2,929	44	–	18	–	200	7	102	7
21	GRAND TOTAL	29,725	7,421	271	–	168	12	828	65	502	32

(1) Owned.

(2) Leased.

Figure 6.7

Camionnage pour compte propre, 1989: Équipements opérés par type

												British Columbia	N°
Québec		Ontario		Manitoba		Saskat- chewan		Alberta		Colombie- Britannique			
number – nombre													
174		204		15		15		28		39		Entreprises déclarantes	1
(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	Camions	2
817	90	1,558	148	12	–	9	–	227	12	355	155	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
1,734	264	1,111	624	50	24	157	41	318	110	558	402	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
121	1	136	10	6	–	6	–	10	–	109	–	Plats et à ridelles	5
99	–	81	60	5	–	11	–	70	–	34	4	Citerne	6
173	–	193	147	68	–	6	8	11	–	7	–	À benne	7
540	14	530	83	73	1	35	–	46	4	406	10	Pick-up	8
317	191	955	35	25	–	10	–	52	4	156	13	Autres	9
3,801	560	4,564	1,107	239	25	234	49	734	130	1,625	586	Total	10
Tracteurs routiers													
991	363	1,683	1,024	93	35	184	16	327	117	168	50	De longue distance	11
378	81	311	251	20	–	21	–	110	–	222	3	De ville	12
1,369	444	1,994	1,275	113	35	205	16	437	117	390	53	Total	13
Remorques et semi-remorques													
1,882	416	4,294	1,480	146	57	311	7	591	86	705	129	Fourgons	14
530	73	1,056	31	41	–	46	3	62	2	88	6	Plats et à ridelles	15
314	10	546	92	–	–	11	–	205	13	35	3	Citerne	16
178	8	231	19	–	–	–	–	1	–	7	–	À benne	17
312	15	484	458	69	–	42	6	25	2	39	1	Autres	18
3,216	522	6,611	2,080	256	57	410	16	884	103	874	137	Total	19
8,386	1,526	13,169	4,462	608	117	849	81	2,055	350	2,889	776	GRAND TOTAL	20

(1) Possédés.

(2) Loués.

Figure 6.8

Private Trucking, 1989: Equipment Operated By Model Year

Camionnage pour compte propre, 1989: Matériel en service selon l'année des modèles

Model year L'année des modèles	Light-trucks under 10,000 lbs. (4 540 kg)		Trucks over 10,000 lbs. (4 540 kg)		Road-tractors		Trailers	
	Camions légers moins de 10,000 lbs (4 540 kg)		Camions plus de 10,000 lbs (4 540 kg)		Tracteurs routiers		Remorques	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués
Number - Nombre								
Prior to 1979 - Précédent 1979	548	11	704	84	346	10	2,830	129
1979 to/à 1983	1,125	81	2,094	229	1,232	154	3,750	371
1984 to/à 1988	3,452	325	3,464	1,259	2,626	1,344	5,132	1,967
1989	620	353	443	184	455	451	903	468
Total	5,746	776	6,705	1,756	4,659	1,960	12,615	2,929

Figure 6.9

Private Trucking, 1989: Equipment Operated by Type of Fuel and Distance Travelled

Camionnage pour compte propre, 1989: Matériel en service, distance parcourue et carburant consommé

Type of fuel Genre de carburant	Number of units Nombre d'unités		Fuel Consumed	Estimated distance travelled	Fuel/ distance
			Carburant consommé	Distance estimative parcourue	Carburant/ distance
	Owned	Leased			
	Possédés	Loués			
No. - Nbre					
Litres					
Km					
L/100 Km					
Straight trucks - Camions					
Gasoline - Essence	5,356	649	45 750 408	148 349 614	30.8
Diesel	5,605	1,625	90 658 656	264 867 446	34.2
Propane	1,394	255	14 696 755	44 123 142	33.3
Natural gas - Gaz naturel	92	-	1 301 338	3 740 706	34.8
Total	12,447	2,529	152 407 157	461 080 908	33.1
Road tractors - Tracteurs routiers					
Gasoline - Essence	46	1	1 298 583	2 324 281	55.9
Diesel	4,581	1,959	279 357 720	547 704 618	51.0
Propane	27	24	657 939	1 095 377	60.1
Natural gas - Gaz naturel	-	-	-	-	-
Total	4,654	1,984	281 314 242	551 124 276	51.0

Figure 6.10

Private Trucking 1989: Type of Fuel Consumed by Trucks and Tractors

Camionnage pour compte propre, 1989: Type de carburant consommé par les camions et les tracteurs

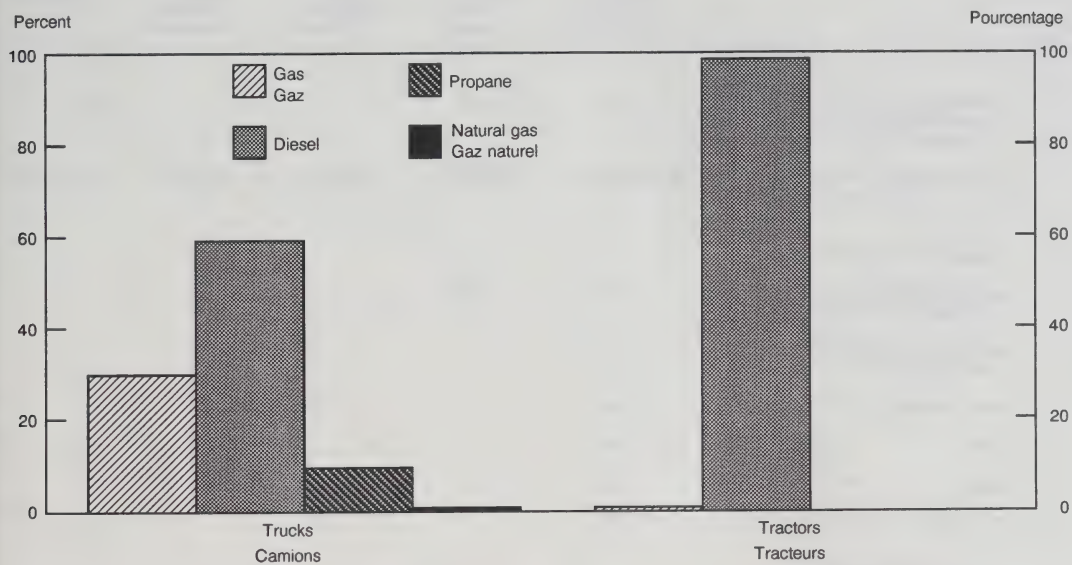


Figure 6.11

Private Trucking, 1989: Broker Operators by Province of Domicile

			Canada	Newfound- land Terre- Neuve	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec
No.							
1	Number full-time and part-time broker operators	No.	1,192	58	175	24	237
2	Cost of brokers	\$	108,159,756	3,352,822	10,331,004	1,708,160	22,133,391
Straight trucks:							
3	Van under 10,000 lbs (4 540 kg)	No.	88	40	—	—	40
4	Van over 10,000 lbs (4 540 kg)	"	86	7	12	—	10
5	Rack and flatbed	"	240	—	150	2	36
6	Tank	"	64	—	—	15	26
7	Dump	"	45	—	—	—	14
8	Total trucks	"	523	47	162	17	126
Road tractors:							
9	Linehaul	No.	556	11	13	8	98
10	City	"	123	—	1	—	1
11	Total road tractors	"	679	11	14	8	99
12	Total equipment	"	1,202	58	176	25	225
Estimated distance travelled							
13	Trucks	Km	37 988 121	1 410 000	6 617 646	445 000	15 636 397
14	Linehaul tractors	"	65 466 808	1 245 513	2 260 000	863 000	9 413 962
15	City tractors	"	9 750 000	—	13 000	—	40 000
16	Total distance travelled per trucks	"	37 988 121	1 410 000	6 617 646	445 000	15 636 397
17	Total distance travelled per tractors	"	75 216 808	1 245 513	2 273 000	863 000	9 453 962
18	Average distance travelled per trucks	"	72 635	30 000	40 850	26 176	124 098
19	Average distance travelled per tractors	"	110 776	113 228	162 357	107 875	95 495

Figure 6.11

Camionnage pour compte propre, 1989: chauffeurs contractants selon la province de domicile

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique			Nº
316	48	19	138	177	Nbre	Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	1
33,147,260	2,817,134	1,938,394	12,877,453	19,854,138	\$	Coût des chauffeurs contractants	2
Camions:							
7	—	—	—	1	Nbre	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
29	3	—	25	—	"	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
—	—	—	—	52	"	Plats et à ridelles	5
19	—	4	—	—	"	Citerne	6
9	—	—	22	—	"	A benne	7
64	3	4	47	53	"	Total des camions	8
Tracteurs routiers:							
240	46	15	95	30	Nbre	De longue distance	9
9	—	—	4	108	"	De ville	10
249	46	15	99	138	"	Total des tracteurs	11
313	49	19	146	191	"	Total des équipements	12
Distance estimative parcourue:							
4 804 478	310 646	530 000	4 497 954	3 736 000	Km	Camions	13
29 423 139	5 037 500	2 070 769	9 041 334	6 111 591	"	Tracteurs de longue distance	14
225 000	—	—	200 00	9 272 000	"	Tracteurs de ville	15
4 804 478	310 646	530 000	4 497 954	3 736 000	"	Distance total parcourue par camion	16
29 648 139	5 037 500	2 070 769	9 241 334	15 383 591	"	Distance total parcourue par tracteur	17
75 070	103 549	132 500	95 701	70 491	"	Distance moyenne parcourue par camion	18
119 069	109 511	138 051	93 347	111 475	"	Distance moyenne parcourue par tracteur routier	19

CHAPTER 7

SPECIAL STUDIES

7.1 TRANSBORDER TRUCKING SURVEY

Robert Lund with the assistance of John Nicoletta

Introduction

The Transborder Trucking Survey was one component of a series of studies carried out, or commissioned, by the Federal Transport Minister's Task Force on trucking.

Objectives

The objectives of this study were to:

- determine the nature and extent of the Canadian share of transborder trucking
- assess the competitiveness of Canadian firms in the transborder market

Overall Results

When both movements and capacity utilization are taken into account, on round trips, Canadian-based carriers accounted for 63% of the transborder market. This was determined by calculating the number of "full round trip truckload equivalents (FTE)", from the full or partly full loads that were reported by carriers

Roughly 62% of the 255,000 estimated transborder movements (either into or out of Canada) were carried out by Canadian-based carriers.

Round trip capacity utilization by Canadian-domiciled carriers was 60% compared to 57% for the United States-domiciled carriers.

Figure 7.1.1 represents the Canadian and U.S. for-hire and private market share, for all configurations, on a FTE basis.

CHAPITRE 7

ÉTUDES SPÉCIALES

7.1 ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE TRANSFRONTALIER

Robert Lund avec l'assistance de John Nicoletta

Introduction

L'enquête sur le camionnage transfrontalier fait partie d'une série d'études effectuées, ou commandées par le Groupe de travail sur le camionnage du ministre fédéral des Transports.

Principaux objectifs

Voici donc les objectifs du projet:

- déterminer la nature et l'importance de la part canadienne du marché du camionnage transfrontalier
- évaluer la compétitivité des entreprises canadiennes présentes sur le marché transfrontalier

Résultats globaux

Lorsque les mouvements ainsi que l'utilisation de la capacité sont pris en considération pour les aller-retour, les transporteurs basés au Canada détiennent 63% du marché transfrontalier. Ce chiffre a été obtenu en calculant le nombre "d'équivalents de charge complète-parcours aller-retour (ECC)", à partir du nombre de charges complètes ou partielles signalées par les transporteurs.

Environ 62% des quelques 255,000 parcours transfrontaliers effectués (soit à destination, soit en provenance du Canada) l'ont été par des transporteurs basés au Canada.

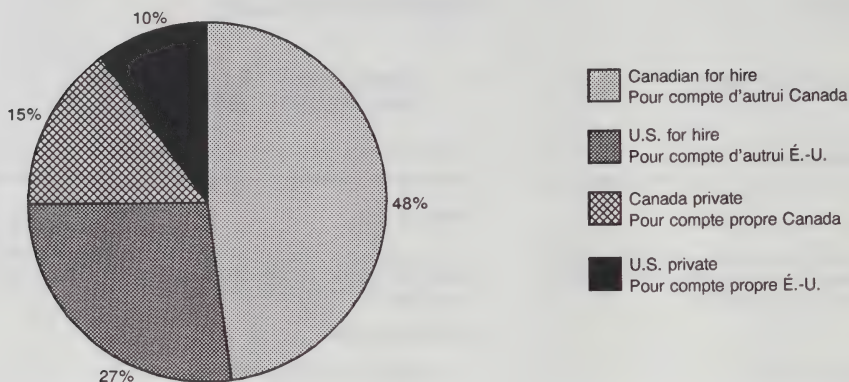
L'utilisation de la capacité pour les voyages aller-retour par les transporteurs basés au Canada était de 60% comparativement à 57% pour ceux domiciliés aux États-Unis.

La figure 7.1.1 indique la part de marché des transporteurs canadiens et américains pour compte d'autrui et pour compte propre, pour tous les types de véhicule, en fonction des ECC.

Figure 7.1.1

Market Share (FTE) by carrier base (Canadian, U.S.)

**Parts de marché (ECC) selon la base du transporteur (Canada, États-Unis)
et selon le genre de transporteur**



Canadian carriers accounted for roughly 95,000 full round trip truckload equivalents, while U.S. carriers reported 56,000 full truckloads. The following data show market share (on an FTE basis) within each of the possible vehicle configurations.

Les transporteurs canadiens avaient environ 95,000 équivalents de charge complète-pracours aller-retour, alors que les transporteurs américains ont signalé 56,000 charges complètes. Les données suivantes indiquent donc la part du marché (en fonction des ECC) pour chacun des types de véhicule.

Figure 7.1.2

Canadian Market Share (FTE basis) by Configuration

Part de marché canadien (en fonction des ECC), selon le type de véhicule

	Canadian Market Share	Number of Estimated Movements	Percentage of Total Estimated Movements
	Part du marché canadien	Nombre de trajets (estimation)	Pourcentage du total des trajets (estimation)
	%	('000)	%
Tractor/1 Trailer – Tracteur/1 remorque (T1)	63	217	85.2
Tractor/2 Trailers – Tracteur/2 remorques (T2)	48	17	6.5
Tractor Only – Tracteur seulement (TO)	80	4	1.5
Straight Truck – Camion (ST)	73	14	5.4
Truck/Trailer – Camion/remorque (TT)	58	3	1.4
Total	63	255	100.0

The T1 configuration dominated the number of movements and Canadian carriers had the largest market share (FTE) in all but the T2 configuration.

Le premier type de véhicule T1, occupait une position dominante en ce qui concerne le nombre de trajets et les transporteurs canadiens avaient la plus grosse part de marché (en fonction de ECC) pour tous les types de véhicules sauf T2.

Figure 7.1.3 shows capacity utilization among the carrier types of inbound and outbound movements, as well as round trips, within the dominant configuration, "tractor and one trailer" (T1).

La figure 7.1.3 indique l'utilisation de la capacité des différents genres de transporteur pour les entrées et les sorties, ainsi que les aller-retour pour le type de véhicule le plus courant, c'est-à-dire "tracteur et une remorque" (T1).

Figure 7.1.3

Capacity Utilization (CU) by Carrier Base and Type, T1 Configuration

Utilisation de la capacité (UC), selon la base du transporteur et genre de transporteur pour le type de véhicule T1

Type		Number of Carrier Base Movements	(CU) Carrier In	Estimated Out	Round
Base du		Genre de transporteur (estimation)	Nombre de transporteur (UC)	Ent. trajets	Sort. Aller- retour
		('000)	%	%	%
Canadian – Canadienne	For-hire – Pour compte d'autrui	100	61	72	66
	Private – Pour compte propre	35	40	63	52
U.S. – États-Unis	For-hire – Pour compte d'autrui	62	65	53	59
	Private-Pour compte propre	21	57	58	57

For each carrier type (for-hire or private) Canadian carriers reported a lower capacity utilization on inbound movements into Canada, but a higher rate on outbound movements to the United States. Overall, on round trips, Canadian for-hire carriers had a higher capacity utilization than their U.S. counterparts, while the opposite was true of private carriers, for the T1 configuration. For all other configurations, Canadian carriers reported round trip utilization rates equal to, or greater than those reported by U.S. carriers.

Pour chaque genre de transporteur (pour compte d'autrui ou pour compte propre), les transporteurs canadiens ont fait état d'une plus faible utilisation de la capacité pour les entrées au Canada, mais d'une utilisation accrue sur le parcours vers les États-Unis. De manière générale, sur les parcours aller-retour, les transporteurs canadiens pour compte d'autrui avaient une utilisation de la capacité plus élevée que celle de leurs homologues américains, alors que c'était l'inverse pour les transporteurs pour compte propre, en ce qui concerne le type T1. Pour tous les autres types de véhicule, les transporteurs canadiens ont enregistré, pour ce qui est des parcours aller-retour, des taux d'utilisation de la capacité égaux ou supérieurs à leurs homologues des États-Unis.

Commodity Groupings

Figure 7.1.4 shows capacity utilization (CU) by carrier base, type and commodity, on a one direction basis, for inbound movements involving the T1 configuration. This table is intended for illustrative purposes only and represents selected commodities for which the dominant configuration was T1. For each of the commodities shown below, the T1 configuration was the dominant one in that over 80% of the movements of each commodity were by "tractor and one trailer"; and for each carrier base and type, over 60% of the movements of each commodity shown were by "tractor and one trailer".

Groupes de marchandises

La figure 7.1.4 présente des données sur l'utilisation de la capacité (UC) en fonction de la base et du genre de transporteur, ainsi que des marchandises transportées, pour les circuits dans une seule direction et les entrées de véhicules de type T1. Ce tableau n'a qu'une valeur d'illustration et ne présente que des produits sélectionnés transportés à bord de véhicules dont le type dominant était le T1. Dans le cas de toutes les marchandises figurant ci-dessous, le transport s'est fait à 80% à bord de véhicules de type T1, c'est-à-dire "tracteur et une remorque". Pour chaque base et genre de transporteur, plus de 60% des trajets ont été effectués par un "tracteur et une remorque" et ce pour toutes les marchandises.

Figure 7.1.4

Capacity Utilization (CU) by Carrier Base and Type, for Selected Commodities, T1 Configuration
Utilisation de la capacité (UC), selon la base du transporteur et genre de transporteur pour des marchandises sélectionnées, type T1

Inbound - Entrée	For Hire			Private		
	Pour compte d'autrui			Pour compte propre		
	Cdn. CU	U.S. CU	Actual Interviews Conducted	Cdn. CU	U.S. CU	Actual Interviews Conducted
	Cdn. UC	É-U UC	Nombre d'interviews	Cdn. UC	É-U UC	Nombre d'interviews
Commodity - Produit	%	%		%	%	
Meat, Poultry - Viande, volaille	86	90	60	23	95	31
Dairy Products - Produits laitiers	18	100	6	81	35	4
Beverages - Boissons	69	87	80	57	17	11
Fresh Produce - Denrées fraîches	90	89	600	72	93	77
Groceries, Packaged items - Articles d'épicerie, produits conditionnés	83	90	170	86	74	42
Other Food - Autres produits alimentaires	64	81	196	43	52	39
Furniture, Fixtures - Meubles, accessoires	84	85	156	77	89	46
Light Machinery, Equipment - Machines et équipements légers	77	88	147	65	88	42
Automobile, Light Trucks - Automobiles, camionnettes	41	66	219	44	51	18
Auto Parts - Pièces automobiles	80	83	384	71	95	199
Other Vehicles - Autres véhicules	71	67	174	57	73	85
Household, Personal Effects - Articles ménagers personnels	88	83	130	73	71	40
Unfinished Forest Products - Produits forestiers non finis	54	83	344	52	85	65
Lumber, Building Materials - Bois et matériaux de construction	78	60	408	51	61	80
Petroleum, Coal and Products - Dérivés du pétrole et de la houille	61	18	293	60	15	197
Other Crude Materials - Autres matières brutes	47	78	84	37	54	56
Paper and Paperboard - Papier et carton	66	84	454	42	67	107
Chemicals - Produits chimiques	70	70	413	45	49	170
Scrap/Recyclable materials - Rebuts/matériaux recyclables	77	75	247	70	73	129
Other Industrial Inputs - Autres matériaux industriels	67	60	481	36	77	138

Driver Type

Data by driver type were reported under three categories, company driver (CDR), owner operator under contract to a carrier (OOC), and independent owner operators (OOI). Of the 255,000 movements, company drivers accounted for 72%, while owner operators under contract 24% and independent owner operators 4%.

Figure 7.1.5 shows market share on an FTE basis within the T1 configuration, by carrier type, carrier base, and type of driver. Specifically, it shows how the 133,000 FTEs for the configuration T1 are distributed among the 12 groups shown. Although T1 is not necessarily indicative of all configurations, it is the dominant configuration in each of the 12 groups.

Regional Data

Data are compiled for four U.S. regions and five Canadian regions as follows. The U.S. is made up of North East, North West, South, and Pacific, while Canada is divided into Atlantic, Quebec, Ontario, Prairies, and British Columbia. The T1 configuration represents at least 70% of all movements within each regional pair except for the pair Quebec/Pacific, on outbound movements, where there were only a few observations.

Catégorie de conducteur

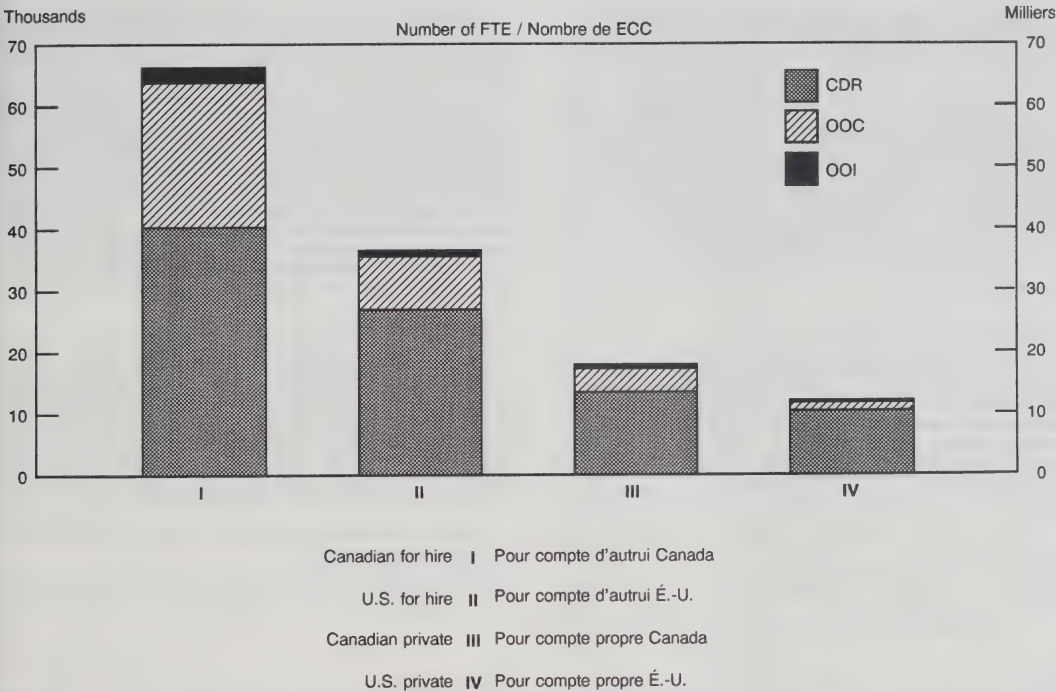
Les données relatives à la catégorie de conducteur se rapportent à trois groupes distincts, soit employé du transporteur (CDR), chauffeurs contractants avec contrat au transporteur (OOC), et chauffeurs contractants indépendant (OOI). Des 255,000 trajets, 72% ont été effectués par des employés des transporteurs, par rapport à 24% pour les chauffeurs contractants avec contrat au transporteur et 4% pour les chauffeurs contractants indépendants.

La figure 7.1.5 indique la part de marché en fonction des ECC pour le type T1 selon le genre de transporteur et catégorie de conducteur. Elle indique plus précisément la répartition des 133,000 ECC pour le type T1 parmi les 12 groupes indiqués. Bien que les résultats donnés pour la catégorie T1 ne s'appliquent pas forcément à tous les types de véhicule, ce type était le plus courant dans chacun des 12 groupes.

Données régionales

Des données ont été compilées pour quatre régions américaines et cinq régions canadiennes de la manière suivante: les États-Unis comprennent le Nord-Est, le Nord-Ouest, le Sud, et le Pacifique, alors que le Canada englobe les régions de l'Atlantique, du Québec, de l'Ontario, des Prairies et de la Colombie-Britannique. Le type de véhicule T1 représente au moins 70% de tous les parcours dans chaque groupe de deux régions, à part le groupe Québec/Pacifique, sorties, où le nombre d'observations est assez bas.

Figure 7.1.5
Distribution of FTEs by Carrier Base and Type, and Driver Type (CDR, OOC,OOI), T1 Configuration
Répartition des ECC selon la base et genre de transporteur, et la catégorie de conducteur
(CDR,OOO,OOI), type T1



Methodology

Target Population

The target population for this survey was "all commercial truck traffic entering/leaving Canada during the period February 4 through March 15, 1991".

Sample Design

The basic sample design was a stratified two-stage design with 6-hour stints at a specific location (border entry point) as the first sampling stage and inbound trucks as the second. Stratification was essentially by region, with one interview team assigned to each stratum.

- Stratum 1: Atlantic provinces
- Stratum 2: Quebec
- Stratum 3: Ontario (Southwestern Ontario)
- Stratum 4: Other Ontario
- Stratum 5: Prairie provinces
- Stratum 6: British Columbia

Méthodologie

La population ciblée

La population ciblée dans cette enquête était "l'ensemble du trafic commercial par camion à destination et en provenance du Canada pendant la période du 4 février au 15 mars 1991".

Conception de l'échantillon

On s'est servi, pour la conception fondamentale de l'échantillon, d'un processus à deux étapes dont la première unité d'échantillonnage fut des périodes de sondage de six heures à un lieu précis (poste de passage frontalier), et la seconde, les camions arrivant au Canada. La stratification a été faite essentiellement sur une base régionale, une équipe d'enquêteurs ayant été affectée à chaque strate, comme suit:

- Strate No.1: Provinces de l'Atlantique
- Strate No.2: Québec
- Strate No.3: Ontario (sud-ouest)
- Strate No.4: Le reste de l'Ontario
- Strate No.5: Provinces des Prairies
- Strate No.6: Colombie-Britannique

The sample allocation to each of these strata was 30 six-hour stints over the six week interview period. These 30 stints were selected with probability proportional to expected number of inbound trucks, the objective being to ensure overall selection probabilities that would be approximately equal over all selected trucks within a stratum.

Within-stint sampling distinguished five sub populations of inbound trucks: empties, transits, post-audit, bonded and itinerants.

Trucks, regardless of category, were selected and their drivers interviewed as they arrived by any interviewer available, the alternative of sampling at fixed intervals not being considered feasible. Since this implies that within-stint sampling rates varied with traffic volume, hourly counts of all incoming trucks were maintained and taken into account in determining an overall selection probability for each selected truck.

Sample size

A total of 13,475 drivers were interviewed over the six week period of the survey, for an average of 75 interviews per location/stint. Of the resulting records, 290 were considered unusable and were discarded. A further 450 records represented vehicles in transit from one U.S. point to another or from one Canadian point to another. Thus, the usable sample size on which the present report is based is 12,735.

Other tables are available on request by contacting the Transportation Division.

Quant à la répartition de l'échantillon à l'intérieur de chacune des strates, il y a eu 30 périodes de sondage de six heures au cours de la période de six semaines pendant laquelle les interviews sondage ont été sélectionnées en fonction d'une probabilité proportionnelle au nombre attendu de camions à destination du Canada, dans le but de s'assurer de l'égalité des probabilités de sélection globales pour l'ensemble des camions à l'intérieur d'une strate.

L'échantillonnage effectué pendant les différentes périodes de sondage a permis d'identifier cinq sous-catégories de camions à destination du Canada: vides, transit, post-vérification, cautionnés et itinérants.

Quelle que soit leur catégorie, les camions ont été sélectionnés et leur conducteurs interviewés, dès leur arrivée, par n'importe quel enquêteur disponible, la possibilité d'échantillonnage à intervalle fixe ayant été rejetée pour des raisons d'ordre pratique. Puisqu'une telle façon de procéder laisse croire que les taux d'échantillonnage à l'intérieur des différentes périodes de sondage variaient selon le volume du trafic, les camions arrivant au Canada ont été comptés toutes les heures et ces calculs ont été pris en considération lors de la détermination d'une probabilité de sélection globale pour chaque camion sélectionné.

Taille de l'échantillon

Au total, 13,475 conducteurs ont été interrogés au cours des six semaines qu'a duré l'enquête, c'est-à-dire 75 interviews en moyenne par poste et par période de sondage. Des questionnaires ainsi remplis, 290 ont été considérés inutilisables et ont donc été éliminés. Quatre cent cinquante autres questionnaires concernaient des véhicules en transit d'une ville américaine à une autre, ou d'une ville canadienne à une autre. Ainsi, l'échantillon utilisable, sur lequel est fondé le présent rapport, est de 12,735 interviews.

D'autres tableaux sont disponibles sur demande en communiquant à la division des transports.

7.2 OWNER OPERATORS IN THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY, 1978-1988

Dr. Gordon Davies

Owner operators account for a large and increasing proportion of the for-hire trucking industry. However, because of their small size, large numbers, and volatility, it is difficult to get a comprehensive overview of this part of the industry. Owner operators usually have only one or two employees, one truck/tractor, and are unincorporated. However, in 1989, 23% of the total operating expenses of the for-hire trucking industry went to owner operators. Therefore, there are a large number of owner operators carrying on business in Canada. Estimates put the number of owner operators in Canada between 35,000 and 45,000¹. This study, which was originally prepared for presentation at the annual Canadian Transportation Research Forum attempts to combine, from a variety of sources, the data available on owner operators, in order to present a profile on this significant segment of the for-hire trucking industry.

The small size and high failure rate of owner operators has made it difficult to collect data on this industry. Few of the many entrants into the industry stay there long. In 1981, six out of ten new entrants failed². It is even difficult to define an owner operator in Canada since the definition has changed over time, and changes depending on the province. For the purposes of this study, owner operators are defined as those that are paid as such by trucking firms, that is, as individuals who own one or more vehicles, and supply these vehicles, with a driver, to a trucking firm for a specified time period.

This study will briefly describe owner operators. It will then analyze their major costs and income. Finally it will compare them with the for-hire trucking industry, in terms of their profitability.

Owner Operators

Most owner operators use a single vehicle, normally a tractor. Most enter long-term (over 90 days) contracts with a trucking firm for the employment of their tractor³. Owner operators typically prefer purchasing a tractor to leasing it. Owner operators usually supply both tractor and semi trailer.

Distance Travelled

Owner operators' share of the total intercity movement of freight varied considerably during the 1978-1988 reference period. In the late 1970s they accounted for about 40% of the total for-hire intercity movement of freight (see Figure 7.2.1). In the recession years of the early 1980s, their role declined from 46% in 1981 to 39% in 1983, but rebounded to 47% in 1987-1988.

COSTS

The major costs to the owner operator may be broken down to capital costs and fuel costs. Out of the 76 cents per kilometre that the owner operator earned in 1988, fuel costs accounted for the largest percentage of that revenue, absorbing approximately 20 cents per kilometre in 1988, followed by capital costs of 17 cents per kilometre.

¹ Clayton and Nix, "Owner Operators in Ontario," *Proceedings of Canadian Transportation Research Forum*, 1991.

² *Motor Truck*, May, 1991, p. 28

³ Most of the information in this section comes from the 1988 National Transportation Agency survey of the Com Car Owner Operator's Association.

7.2 LES CHAUFFEURS CONTRACTANTS ET LE SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, 1978-1988

Dr. Gordon Davies

Les chauffeurs contractants représentent une part importante et croissante du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Cependant, en raison de la petite taille des entreprises, de leur grand nombre et de leur volatilité, il est difficile de dresser un tableau détaillé de cette composante du secteur. Les chauffeurs contractants disposent habituellement d'un employé ou deux, d'un camion ou d'un tracteur routier et ils ne sont pas constitués en sociétés. Toutefois, en 1989, ils ont représenté 23 % des dépenses d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Ainsi, il existe un très grand nombre de chauffeurs contractants au Canada, soit de 35,000 à 45,000. La présente étude, qui a été préparée à l'origine en vue de la réunion annuelle du Groupe de recherche sur les transports au Canada vise à intégrer, à partir de différentes sources, les données sur les chauffeurs contractants afin d'établir le profil de cette importante composante du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Étant donné la petite taille des entreprises et leur taux d'échec élevé, il est difficile de recueillir des données sur les chauffeurs contractants. Rares sont les nouvelles entreprises qui subsistent longtemps sur le marché. En 1981, six nouvelles entreprises sur dix ont échoué. Il est même difficile de définir un chauffeur contractant au Canada car la définition a changé au cours des années et elle diffère selon les provinces. Aux fins de la présente étude, on définit les chauffeurs contractants comme étant rémunérés comme tels par des entreprises de camionnage; ce sont donc des particuliers qui possèdent un véhicule ou plus et qui fournissent ce véhicule, ainsi qu'un chauffeur, à une entreprise de camionnage pour une période de temps déterminée.

L'objet de la présente étude est donc de fournir une brève description des chauffeurs contractants, d'analyser leurs principales recettes et dépenses et, enfin, de les comparer aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui au niveau de la rentabilité.

Chauffeurs contractants

La plupart des chauffeurs contractants n'exploitent qu'un seul véhicule, habituellement un tracteur. La plupart signent également des contrats à long terme (plus de 90 jours) avec une entreprise de camionnage pour l'exploitation de leur tracteur. Les chauffeurs contractants préfèrent acheter un tracteur plutôt que de le louer. Ils fournissent habituellement le tracteur et la semi-remorque.

Distance parcourue

La part des chauffeurs contractants par rapport à l'ensemble des mouvements interurbains de marchandises a varié considérablement au cours de la période de référence 1978-1988. À la fin des années 70, les chauffeurs contractants représentaient environ 40 % du trafic interurbain pour compte d'autrui (voir figure 7.2.1). Pendant la récession qui a marqué le début des années 80, leur part a chuté pour passer de 46 % en 1981 à 39 % en 1983; elle a grimpé de nouveau à 47 % en 1987-1988.

DÉPENSES

Les principales dépenses des chauffeurs contractants se répartissent en dépenses en capital et en carburant. Sur les 76 cents le kilomètre que le chauffeur contractant a gagnés en 1988, le carburant en a absorbé la plus large part, soit environ 20 cents le kilomètre; les dépenses en capital ont absorbé 17 cents le kilomètre.

¹ Clayton and Nix, "Owner Operators in Ontario", Actes, Groupe de recherches sur les transports au Canada, 1991.

² *Motor Truck*, mai 1991, p. 28

³ La plupart des renseignements fournis dans la présente partie proviennent de l'enquête de 1988 menée par l'Office national des transports auprès de la Com Car Owner Operator's Association.

Figure 7.2.1
Intercity Distance Travelled
Distance parcourue - Mouvements interurbains

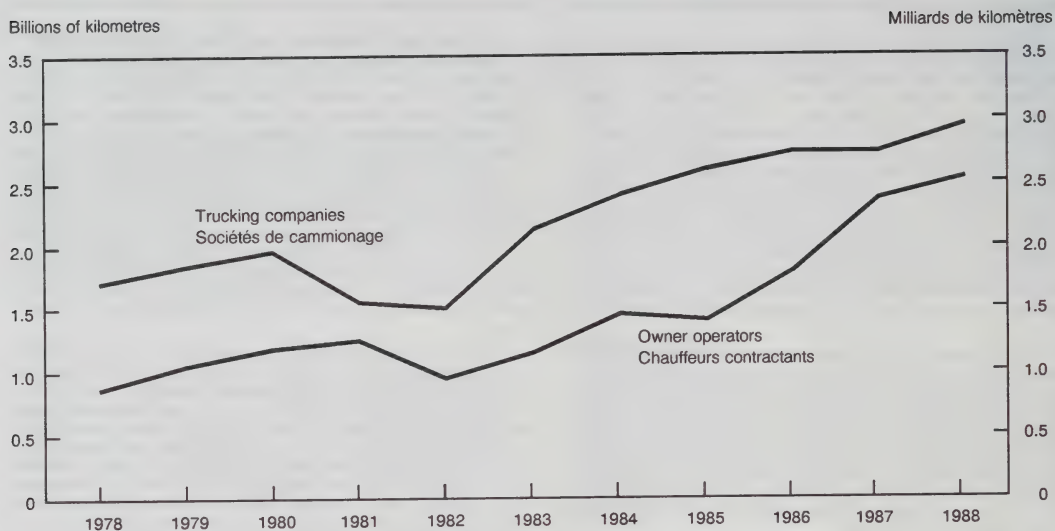
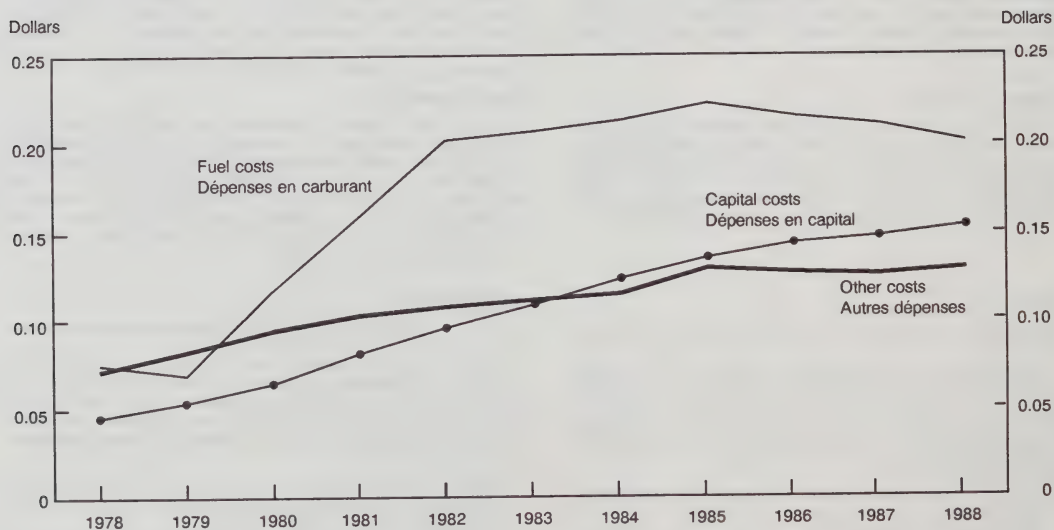


Figure 7.2.2
Costs per Kilometre, Owner Operators
Dépenses par kilomètre, chauffeurs contractants



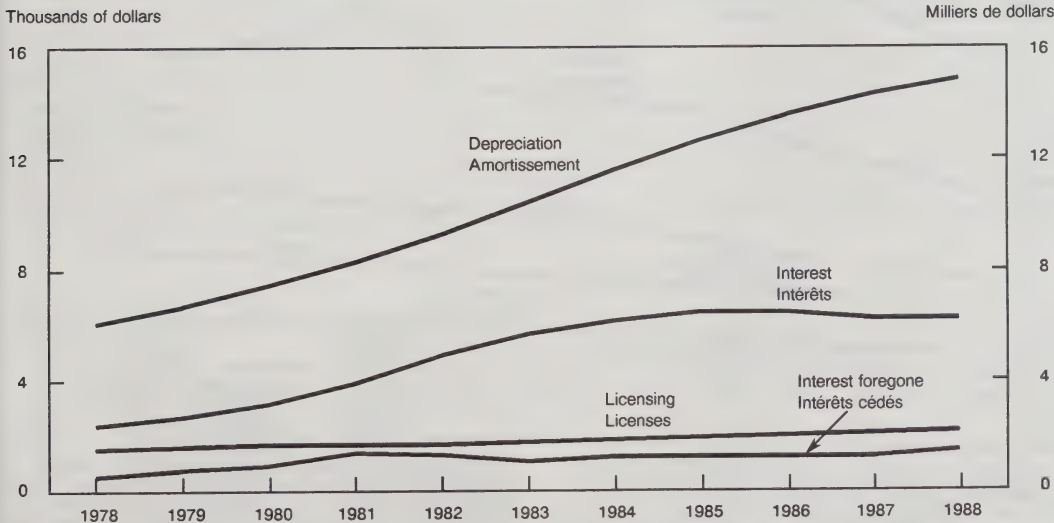
Capital Costs⁴

The capital costs include depreciation, interest payments, and licensing, as well as interest foregone on the tractor's downpayment. In 1988, the average annual capital cost was \$24,470. Figure 7.2.3 shows the breakdown of capital costs. The largest amount was depreciation, accounting for \$14,872 on average in 1988. The next largest component was interest paid on tractor financing, at \$6,169.

On a historical basis, between 1978 and 1988, depreciation fluctuated between 55 and 60 per cent of tractor capital costs and the financing cost fluctuated between 22 and 30 per cent of tractor capital costs. In absolute terms depreciation costs have steadily increased through the reference period, as have interest costs. The high interest rates of 1980-1982 meant average financing costs were highest during 1983-1985.

As can be seen in Figure 7.2.3, the cost of capital in current dollars has more than doubled. In constant dollar terms it has also increased. The proportion of costs being taken up by capital expenditure declined from 27-29 per cent at the end of the 1970s to 26 per cent in the early 1980s as fuel costs became more important. However, with fuel costs per kilometre declining slightly after 1985, capital expenditure has risen to over 30 per cent of total operating costs.

Figure 7.2.3
Capital Costs of Owner Operators
Dépenses en capital des chauffeurs contractants



⁴ The section on Capital Costs uses many assumptions to estimate capital costs. It assumes that a new vehicle is purchased every fifth year, and that after five years depreciation is 79.2 per cent, following Transport Canada's *Costs of Trucking in Canada*. It also assumes that downpayments were 20 per cent and financing was over 5 years, and that the average semi trailer tractor costs \$100,000. For further assumptions in these estimates, please refer to "Owner Operators in Intercity For-Hire Trucking 1978-1988", *Proceedings of the Canadian Transportation Research Forum*, 1991.

Dépenses en capital⁴

Les dépenses en capital comprennent l'amortissement, les frais d'intérêt et de licence, de même que les intérêts cédés sur le versement initial pour l'achat du tracteur. En 1988, les dépenses en capital annuelles moyennes s'élevaient à \$24,470. La figure 7.2.3 fournit une ventilation de ces dépenses. L'amortissement est le poste le plus élevé, représentant \$14,872 en moyenne en 1988. Viennent ensuite les frais d'intérêt sur l'emprunt lié à l'achat du tracteur (\$6,169).

Entre 1978 et 1988, l'amortissement a varié entre 55 % et 60 % du coût en capital du tracteur, et le coût du financement a varié entre 22 % et 30 % de ce même coût. En termes absolus, l'amortissement a progressé constamment au cours de la période de référence; les frais d'intérêt ont également augmenté. Les taux d'intérêt les plus élevés de 1980-1982 ont amené les frais de financement moyens les plus élevés en 1983-1985.

Comme le montre la figure 7.2.3, le coût en capital exprimé en dollars courants a plus que doublé. En dollars constants, il a également grimpé. La proportion du coût absorbé par les dépenses en capital a chuté pour passer de 27-29 % à la fin des années 70 à 26 % au début des années 80, avec l'augmentation du coût du carburant. Cependant, avec la baisse légère du coût du carburant après 1985, les dépenses en capital ont progressé pour s'établir à plus de 30 % des dépenses d'exploitation totales.

⁴ Dans la section sur les dépenses en capital, on se fonde sur nombre d'hypothèses pour calculer les dépenses. On suppose qu'un nouveau véhicule est acheté tous les cinq ans et qu'après cinq ans, l'amortissement est de 79.2 % (selon *Les coûts du camionnage au Canada* de Transports Canada). On suppose également que le versement initial représente 20 % du montant total, que le financement est réparti sur cinq ans et qu'un tracteur avec semi-remorque coûte en moyenne \$100,000. On trouvera d'autres hypothèses concernant ces estimations dans "Owner Operators in Intercity For-Hire Trucking 1978-1988", *Actes du Groupe de recherches sur les transports au Canada*, 1991.

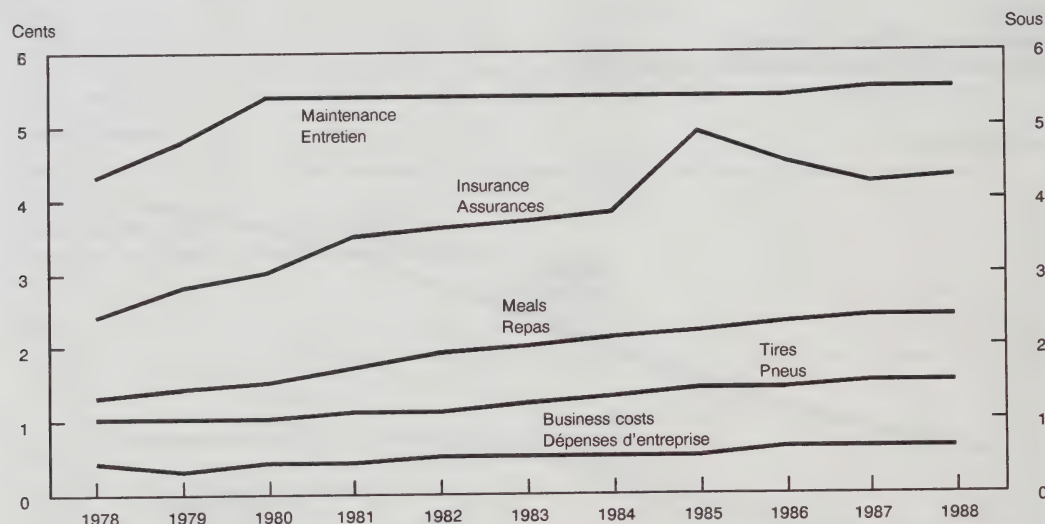
Fuel and Other Costs

Other significant costs include the cost of fuel and the cost of other material inputs. The cost of fuel and the rate of fuel consumption per kilometre for vehicles operated by owner operators was assumed to be the same as in the for-hire trucking industry as a whole. The main items included in material inputs other than fuel are: tires, maintenance, insurance, business costs, and the costs of living on the road.

Fuel costs have varied from a low of around nine cents per kilometre in 1979 to a high of 22 cents in 1985 (see figure 7.2.2). In 1988, the cost of fuel per kilometre was just under 21 cents. Since 1980 it has been the most significant cost faced by owner operators. Of other costs, the most significant has been maintenance costs (see figure 7.2.4).⁵ This has held steady at just over five cents per kilometre since 1980. The cost of maintenance is difficult to estimate, however, since many owner operators do much of their own maintenance. In 1988, tractor maintenance is estimated at 5.5 cents per kilometre, not including the costs of maintenance done by the owner operator. Insurance is the next highest cost, at 4 cents per kilometre, followed by meals, tires, and business costs.

Figure 7.2.4

Other Costs per Kilometre Autres coûts par kilomètre



Owner Operator Income

The typical owner operator generates revenues, out of which the capital, fuel, and other costs are paid. The difference between the revenue and the costs is defined as the income. It is not divided between a salary for the owner operator and profit for the business. Rather, all of the residual is assumed to be the owner operator's income.

The average owner operator's income was variable over the 1978 to 1988 reference period. It was more volatile than the income of drivers employed by for-hire trucking companies. In 1988, the average owner operator earned \$25,215, well below the average for-hire driver's income of \$30,489. Between 1984 and 1985 the average income of owner operators more than doubled. During most of the reference period owner operators earned less

⁵ Including repairs, cleaning, and the cost of miscellaneous operating equipment and lubricants.

Coût du carburant et autres dépenses

Les postes du carburant et des autres dépenses sont d'autres postes importants. On supposait que le coût du carburant et le taux de consommation de carburant par kilomètre parcouru par un chauffeur contractant étaient les mêmes que ceux de l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Les autres dépenses en matériel autre que le carburant sont les suivantes: pneus, entretien, assurances, dépenses d'entreprise et coût de la vie sur la route.

Le coût du carburant a varié entre 9 cents le kilomètre en 1979 et 22 cents le kilomètre en 1985 (voir figure 7.2.2). En 1988, le coût du carburant s'établissait à un peu moins de 21 cents le kilomètre. Depuis 1980, le carburant est la dépense la plus élevée des chauffeurs contractants. Parmi les autres dépenses, celles de l'entretien sont également élevées (voir figure 7.2.4).⁵ Elles sont demeurées juste au-dessus de 5 cents le kilomètre depuis 1980. Il est toutefois difficile d'estimer le coût de l'entretien car nombre de chauffeurs contractants effectuent eux-mêmes les travaux. En 1988, l'entretien du tracteur représentait 5.5 cents le kilomètre, ce qui ne comprend pas le coût de l'entretien effectué par le chauffeur contractant. Viennent ensuite les assurances, à 4 cents le kilomètre, puis les repas, les pneus et les dépenses d'entreprise.

Revenu des chauffeurs contractants

Le chauffeur contractant typique génère des recettes qui absorbent les dépenses en capital, le coût du carburant et d'autres dépenses. Le revenu correspond à la différence entre les recettes et les dépenses. Il n'est pas réparti en un traitement pour le chauffeur contractant et des bénéfices pour l'entreprise. On suppose plutôt que le bénéfice résiduel constitue le revenu du chauffeur contractant.

Le revenu moyen d'un chauffeur contractant a varié entre 1978 et 1988. Il a varié davantage que celui des chauffeurs sur la liste de paie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En 1988, le chauffeur contractant moyen a généré \$25,215, montant bien au-dessous du revenu moyen de \$30,489 d'un chauffeur sur la liste de paie d'une compagnie. De 1984 à 1985, le revenu moyen des chauffeurs contractants a plus que doublé. Pendant la majeure partie

⁵ Comprend le coût des réparations, du nettoyage, d'un matériel d'exploitation varié et de lubrifiants.

Figure 7.2.5
Income - Owner Operators vs Truckers
Revenu des chauffeurs contractants et des chauffeurs sur la liste de paie d'un compagnie

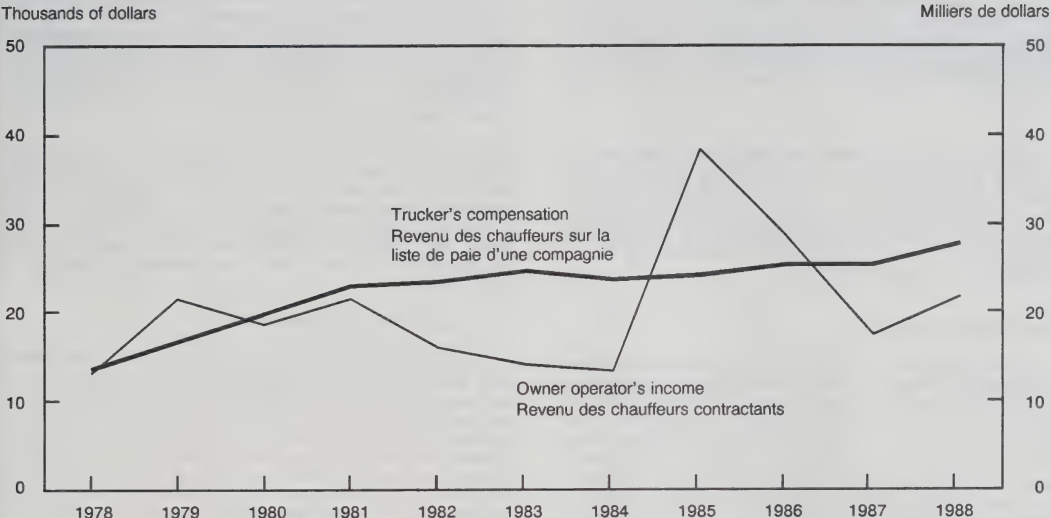
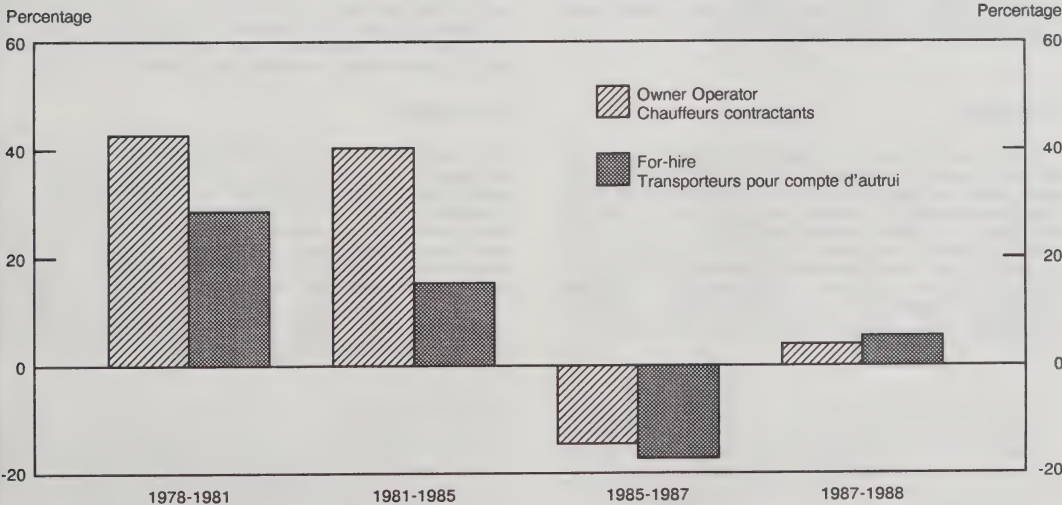


Figure 7.2.6
Change in Rates
Variation des tarifs



than for-hire truck drivers, with a striking exception in 1985, when the average owner operator earned \$39,765, which was significantly more than the average for-hire driver's income of \$27,366.

Owner operator income is directly related to the market forces which set their rates, whereas company truck drivers usually are paid based on a negotiated agreement. Therefore, in good years, owner operators do well, whereas in bad years, owner operators earn less income while for-hire drivers make relatively more.

Although the owner operator frequently earned less than a company driver, the owner operator was self employed, and entitled to those benefits. In addition, the owner operator could make a great deal more than the for-hire driver by having a good year. In 1979 the income of the average owner operator was about 25% higher than the income of the average for-hire driver, while in 1985 it was over 45% higher.

Owner Operator Rates

Owner operator rates, defined by the amount of revenue they generated per kilometre, follow a different pattern than for-hire trucking firms' rates, and in fact increased by a greater amount than for-hire trucking firm rates in the last half of the 1980s. In 1988, the average owner operator's revenue per kilometre was \$1.22, including the value of free fuel supplied to the owner operator. This contrasts with the average for-hire trucking carrier, whose rate per kilometre averaged \$2.45 in 1988. It must be noted in comparing the revenues per kilometre, however, that for-hire truckers have many different types of expenses than owner operators, and therefore the comparison of rates are misleading.⁶

In every time period under study in this section, the owner operator rates have changed by a greater amount than the for-hire trucking carrier's rates, except in 1987-1988. However in the latter period, the difference between the rate change was slight. The 1987-1988 time period marked the first time since 1978 that the position of owner operators did not improve relative to that of the employing firms. In every other year the owner operator rates improved by more than the for-hire trucker's rates.

Conclusion

Due to the size and the turnover in the industry, it is very difficult to present a complete profile of owner operators. The above profile has been gathered from a variety of sources, either from special surveys, or is imputed using other data. It shows that the costs for the owner operator were mainly fuel and capital costs. Combined, they account for 72% of total costs. The income of owner operators was less, on average than the income of drivers employed by for-hire trucking companies. However, when owner operators had a good year (for example, in 1985), their average income was well above the income of for-hire truck drivers.

⁶ For example, the for-hire carrier will charge the customer for transportation. The payment made to the carrier is considered revenue, whether the for-hire carrier actually transports the goods or hires an owner operator to transport it. So if the for-hire carrier hires an owner operator to actually move the goods, the rate, or revenue per kilometre, of the for-hire carrier would be overestimated.

de la période de référence, le revenu des chauffeurs contractants a été inférieur à celui des chauffeurs sur la liste de paie d'une compagnie. On note cependant une exception remarquable en 1985, alors que le chauffeur contractant gagnait en moyenne \$39,765, et le chauffeur sur la liste de paie d'une compagnie, \$27,366.

Le revenu des chauffeurs contractants est directement déterminé par les forces du marché qui établissent les tarifs, tandis que les chauffeurs sur la liste de paie d'une compagnie sont habituellement rémunérés selon un contrat négocié. Ainsi, les bonnes années, les chauffeurs contractants gagnent un bon revenu; les mauvaises années, leur revenu est toutefois inférieur à celui des chauffeurs sur la liste de paie des entreprises pour compte d'autrui.

Bien qu'un chauffeur contractant gagnait souvent moins qu'un chauffeur sur la liste de paie d'une compagnie, il exerçait un travail autonome et avait ainsi droit aux bénéfices. De plus, un chauffeur contractant pouvait gagner beaucoup plus qu'un chauffeur sur la liste de paie d'une compagnie si l'année était bonne. En 1979, le revenu moyen d'un chauffeur contractant était de 25 % supérieur à celui d'un chauffeur sur la liste de paie d'une compagnie; en 1985, il était de 45 % supérieur.

Tarifs des chauffeurs contractants

Les tarifs des chauffeurs contractants, établis selon les recettes qu'ils génèrent par kilomètre, suivent une tendance différente de celle des tarifs des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. En fait, de 1985 à 1990, les tarifs des chauffeurs contractants ont augmenté beaucoup plus que ceux des entreprises pour compte d'autrui. En 1988, un chauffeur contractant générerait des recettes moyennes de \$1.22 par kilomètre, y compris la valeur du carburant qui lui était fourni. Par contre, le transporteur pour compte d'autrui générerait des recettes moyennes de \$2.45 par kilomètre. À noter que les dépenses des chauffeurs contractants et des transporteurs pour compte d'autrui diffèrent grandement, ce qui rend difficile la comparaison des taux.⁶

Pour chaque période examinée dans la présente partie, les tarifs des chauffeurs contractants ont varié davantage que ceux des transporteurs pour compte d'autrui, sauf en 1987-1988. Cependant, au cours de la dernière période, la variation entre les tarifs a été faible. On constate pour la période 1987-1988 que c'est la première fois, depuis 1978, que la position des chauffeurs contractants ne s'est pas améliorée par rapport aux entreprises employeuses. Pour toutes les autres années, l'augmentation des tarifs des chauffeurs contractants a été supérieure à celle des chauffeurs sur la liste de paie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Conclusion

En raison de la taille et de la volatilité du secteur, il est très difficile de présenter un profil complet des chauffeurs contractants. Les renseignements obtenus proviennent de différentes sources, soit d'enquêtes spéciales, soit de l'imputation d'autres données. On a ainsi constaté que les dépenses des chauffeurs contractants sont principalement des dépenses en carburant et en capital. Ensemble, ces dépenses représentent 72 % des dépenses totales. Le revenu des chauffeurs contractants est en moyenne moins élevé que celui des chauffeurs sur la liste de paie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Cependant, les bonnes années (en 1985 par exemple), leur revenu était nettement supérieur à celui des chauffeurs sur la liste de paie des transporteurs pour compte d'autrui.

⁶ Ainsi, le transporteur pour compte d'autrui imputera les frais de transport au client. Le paiement versé au transporteur est considéré comme une recette, que le transporteur ait lui-même acheminé les marchandises ou qu'il ait fait appel à un voiturier pour le faire. Par conséquent, si le transporteur pour compte d'autrui loue les services d'un voiturier pour transporter les marchandises, le tarif (recettes par kilomètre) du transporteur pour compte d'autrui serait surestimé.

Recently, owner operators have become more important in the for-hire trucking industry. In 1988, they accounted for a record 48% of the intercity freight carried by the industry. They continue to account for an increasing amount of expenses paid by the for-hire trucking carriers. They are also earning more revenue than in previous years, with their rates increasing relative to the rates of the for-hire trucking industry.

The role of owner operators has been changing and growing since the early 1980s. With the recent deregulation in the trucking industry and free trade, the role of owner operators will continue to change.

Les chauffeurs contractants jouent depuis peu un rôle plus important dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui. En 1988, ils ont représenté le niveau record de 48 % des mouvements interurbains dans ce secteur. Ils continuent de représenter une part accrue des dépenses des transporteurs. Par ailleurs, ils génèrent plus de recettes qu'avant, leurs tarifs augmentant par rapport à ceux du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Le rôle des chauffeurs contractants évolue depuis le début des années 80. Avec la déréglementation du secteur du camionnage et l'accord de libre-échange, leur rôle continuera certainement d'évoluer.

BIBLIOGRAPHY

Clayton, A.M., and Nix, F.P., "Owner-Operators in Canadian Trucking: Their Role and Status and Implications of Their Use", Proceedings, Canadian Transportation Research Forum, 19th annual meeting, 1984, pp.130-157.

Clayton, A.M., and Nix, F.P., "Owner-Operators in Ontario", Proceedings, Canadian Transportation Research Forum, 26th annual meeting, 1991, pp.309-323.

Diamond, Joseph, Cost and Capital Characteristics of the Canadian Trucking Industry, Canadian Transport Commission Research Branch, Research Report No. 20-80-05, September 1980.

Dudka, P. and Raney, W., "Northwestern Ontario Log Hauling", Proceedings, Canadian Transportation Research Forum, 25th annual meeting, 1990, pp. 89-103

Employment and Immigration Canada, Canadian Trucking Industry, Human Resource Challenges and Opportunities, 1990.

Kimberly, Stan, "Figuring your operating costs to run a mile", Truck News, January 1989, pp 94-96.

_____, "Your Running Costs per Mile and How to Figure Them", Trucking Canada, October 1986, pp 60-61.

Lord, R. J. and Shaw, J., "A Comparative Examination of the Impact of Regulation on the Operations and Costs of Intra-Provincial Trucking Firms", Studies in Trucking Regulation, Vol. 2 Economic Council of Canada, 1980, pp 100-179.

Motor Truck, "O/O can't survive on \$700 a month", February 1990, pp 12.

_____, "O/Os claim hours of work will hurt pocketbook", June 1988, pp 18-20.

_____, "Owner/Operator Profile -- The Independents -- who are they and how are they paid?" April 1987, pp 57.

_____, "Every Trucker should have a Copy of 'Cost of Trucks'", April 1983, p. 16.

_____, "Owner Operating Costing" May 1981, pp 28-29

National Transportation Agency of Canada, Owner Operators in the Trucking Industry, (Industry Monitoring & Analysis Directorate Branch, 1989).

Nix, F.P., "Ontario Owner-Operations", Proceedings, Canadian Transportation Research Forum, 22nd annual meeting, St. John's, pp. 373-389.

Ouelette, A.L.J., "Using graphs to figure your profit and loss", Truck News, January 1989, pp. 74-75, 81.

Quigley, Hugh, "Peever's operation beats the system", Motor Truck, February 1982, pp.31,37.

Ship by Truck, 1988.

Statistics Canada, Motor carriers -- freight and household goods movers, (Catalogue 53-222 Annual, 1978-83).

BIBLIOGRAPHIE

Clayton, A.M. et Nix, F.P., "Owner-Operators in Canadian Trucking: Their Role and Status and Implications of Their Use", Actes, Groupe de recherches sur les transports au Canada, 19^e réunion annuelle, 1984, pp. 130-157

Clayton, A.M. et Nix, F.P., "Owner-Operators in Ontario", Actes, Groupe de recherches sur les transports au Canada, 26^e réunion annuelle, 1991, pp. 309-323

Diamond, Joseph, Cost and Capital Characteristics of the Canadian Trucking Industry, Direction de la recherche de l'Office national des transports du Canada, rapport de recherche n° 20-80-05, septembre 1980

Dudka, P. et Raney, W., "Northwestern Ontario Log Hauling", Actes, Groupe de recherches sur les transports au Canada, 25^e réunion annuelle, 1990, pp. 89-103

Emploi et Immigration Canada, Canadian Trucking Industry, Human Resource Challenges and Opportunities, 1990

Kimberly, Stan, "Figuring your operating costs to run a mile", Truck News, janvier 1989, pp. 94-96

_____, "Your Running Costs per Mile and How to Figure Them", Trucking Canada, octobre 1986, pp. 60-61

Lord, R.J. et Shaw, J., "A Comparative Examination of the Impact of Regulation on the Operations and Costs of Intraprovincial Trucking Firms", Studies in Trucking Regulation, vol. 2., Conseil économique du Canada, 1980, pp. 100-179

Motor Truck, "O/O can't survive on \$700 a month", février 1990, p. 12

_____, "O/Os claim hours of work will hurt pocketbook", juin 1988, pp. 18-20

_____, "Owner/Operator Profile -- The Independents --who are they and how are they paid? avril 1987, p. 57

_____, "Every Trucker should have a Copy of 'Cost of Trucks', avril 1983, p. 16

Office national des transports du Canada, Owner Operators in the Trucking Industry, (Direction de l'analyse et du suivi de l'industrie, 1989)

Nix, F.P., "Ontario Owner-Operations", Actes, Groupe de recherches sur les transports au Canada, 22^e réunion annuelle, St-John's, pp. 373-389

Ouelette, A.L.J., "Using graphs to figure your profit and loss", Truck News, janvier 1989, pp. 74-75, 81.

Quigley, Hugh, "Peever's operation beats the system", Motor Truck, février 1982, pp. 31, 37

Ship by Truck, 1988

Statistique Canada, Transporteurs routiers de marchandises et entrepreneurs en déménagement, (n° 53-222 au catalogue, annuel, 1978-1983)

_____, Service Bulletin -- Surface and Marine Transport, (Catalogue 53-002 Monthly, 1988-1990).

_____, Trucking in Canada, (Catalogue 53-222 Annual, 1984-88).

Transport Canada, Cost of Trucking in Canada: 1976, 1980, 1982, 1984, 1988.

Trucking Canada, "Cost per Mile - How does yours Compare?" April 1986, pp W8-W10.

_____, "We asked truckers featured in Profiles: How was 1984 and how does next year look?" Nov./Dec. 1984, pp. 14-15.

_____, "Two Company for this Winnipeg Trucking Team," Nov./Dec. 1984, pp 16-18.

_____, "An endangered species" April 1984, pp. 18, 19, 21.

_____, "1983 in Review", Jan./Feb. 1984, p. 15.

Truck News, "Borrow your money carefully", October 1989, pp. 102-103.

_____, "O/O's need raise", December 1988, p. 24.

_____, "CLOD&LOA says regs hard on O/O's", March 1988, p. 24.

_____, "Hours of Service Regulations Published", February 1988, p. 19.

_____, "Financing Equipment", December 1983, pp. 9, 11- 12.

Van Dusen, D.S., Trends in the Canadian Truck Market, Report #TE-86-2A Transportation Energy Division, Energy, Mines and Resources, Canada, July 1985.

Van Dusen, D.S. and Howland, G., Survey of Trucking by Owner-Operators, Report #TE-86-7 Transportation Energy Division, Energy, Mines and Resources, Canada, May 1986.

_____, Bulletin de service - Transports terrestre et maritime, (n° 53-002 au catalogue, mensuel, 1988-1990)

_____, Le Camionnage au Canada, (n° 53-222 au catalogue, annuel, 1984-1986)

Transports Canada, Frais d'exploitation des camions au Canada: 1976, 1980, 1982, 1984, 1988

Trucking Canada, "Cost per Mile - How does yours compare", avril 1986, pp. W8-W10

_____, "We asked truckers featured in Profiles: How was 1984 and how does next year look", nov.-déc. 1984, pp. 14-15

_____, "Two Company for this Winnipeg Trucking Team", nov.-déc. 1984, pp. 16-18

_____, "An endangered species", avril 1984, pp. 18, 19, 21

_____, "1983 in Review", janv.-févr. 1984, p. 15

Truck News, "Borrow your money carefully", octobre 1989, pp. 102-103

_____, "O/O's need raise", décembre 1988, p. 24

_____, "CLOD&LOA says regs hard on O/O's", mars 1988, p. 24

_____, "Hours of Service Regulations Published", février 1988, p. 19

_____, "Financing Equipment", décembre 1983, pp. 9, 11, 12

Van Dusen, D.S., Trends in the Canadian Truck Market, rapport n° TE-86-2A, Division des carburants de transport, Énergie, Mines et Ressources Canada, juillet 1985

Van Dusen, D.S. et Howland, G., Survey of Trucking by Owner-Operators, rapport n° TE-86-7, Division des carburants de transport, Énergie, Mines et Ressources Canada, mai 1986.

7.3 FOR-HIRE CARRIERS: MEASUREMENT OF EMPLOYMENT, EQUIPMENT AND VEHICLE KILOMETRES, BY PROVINCE OF DOMICILE AND PROVINCE OF OPERATION, 1989

Andrea Mathieson

This section presents the results of the Motor Carriers of Freight Supplement, which was completed by Revenue Class 1 and 2 carriers, who in the previous survey year carried either interprovincial or international freight. This report was designed to measure employment, equipment and vehicle kilometres by province/territory, and to aid the study of the effects of deregulation on these variables. There were 913 such reports received for 1989. For reasons of confidentiality, data for Yukon and the Northwest Territories have been combined. The term "province" refers to a province or territory in this text.

The Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) survey and the supplementary report differ in terms of concepts for employment and equipment data. These variables are allocated according to the province of domicile in the AMCF, and by area of operation in the supplement. "Province of domicile" refers to the location of the carrier's general headquarters, and "Area of operation" is the region where the trucking activity actually took place.

There are four tables in this section. The first three present the results of the supplementary report, namely employment, equipment and vehicle kilometres by area of activity for those 913 carriers who completed the 1989 report. The remaining table presents, for the same 913 carriers, selected summary statistics from the AMCF, by province of domicile.

MAJOR FINDINGS

Province of Domicile Versus Province of Activity

In comparing figures for employment, the province of domicile reporting results in higher figures for the number of employees in New Brunswick, Ontario and Alberta. Interprovincial companies in these provinces had considerable activity outside their "home" province. This effect was most pronounced in Ontario, whose share of employment was 50% on a province of domicile basis, and 41% on a province of activity basis in 1989.

Looking at equipment, the difference in reporting is more dramatic than for employment. In Ontario, for example, there were 52,792 pieces of equipment reported by respondents domiciled in that province, while only 45,028, or 85%, of these were deployed (by the carrier, as opposed to an owner-operator) in that province. Conversely, there were 15,748 pieces of equipment reported by Quebec-domiciled carriers, but 17,275 pieces were reported as active in that province in 1989.

Provincial Ranking

Ontario accounted for the greatest proportion of trucking activity, based on all measures. Whether the basis was domicile or activity, Ontario carriers led the way in equipment, employees and vehicle kilometres. The ranking of these variables did, however, shift for other provinces. For example, the top three provinces, in terms of employment by province of domicile, were: Ontario (26,911); Quebec (7,480) and Alberta (6,676). The ranking did not change by province of activity, but the numbers shifted somewhat: Ontario (27,901); Quebec (11,238) and Alberta (7,603).

7.3 TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI: MESURE DE L'EFFECTIF, DU MATÉRIEL ET DU NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES, SELON LA PROVINCE DE DOMICILE ET LA PROVINCE D'ACTIVITÉ, 1989

Andrea Mathieson

Cette partie présente les résultats du rapport supplémentaire concernant les transporteurs routiers de marchandises. Ce rapport s'adressait aux transporteurs des catégories de recettes 1 et 2 qui, lors de la précédente enquête, ont déclaré des activités de transport interprovincial ou international de marchandises. Le rapport vise à mesurer l'effectif, le matériel et le nombre de véhicules-kilomètres selon la province ou le territoire, et à appuyer l'étude des effets de la déréglementation sur ces variables. Au total, 913 rapports de ce genre ont été reçus pour 1989. Aux fins de confidentialité, les données concernant le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont été amalgamées. Dans le présent rapport, le terme "province" renvoie à une province ou à un territoire.

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) et le rapport supplémentaire diffèrent au niveau des concepts liés à l'effectif et au matériel. Ces variables sont réparties selon la province de domicile pour l'EATRM et selon la région d'activité pour le rapport supplémentaire. La "province de domicile" renvoie à l'emplacement du siège social de l'entreprise de camionnage. La "région d'activité" renvoie à la région où ont lieu les activités de camionnage.

Cette partie présente quatre tableaux. Les trois premiers fournissent les résultats du rapport supplémentaire qui touchent notamment à l'effectif, au matériel et au nombre de véhicules-kilomètres selon la région d'activité, pour les 913 transporteurs qui ont rempli le questionnaire pour 1989. Le quatrième tableau présente, pour ces mêmes transporteurs, certaines statistiques sommaires de l'EATRM, selon la province de domicile.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Province de domicile et province d'activité

Si l'on compare les chiffres sur l'effectif, on constate que le nombre d'employés selon la province de domicile est exagéré pour le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et l'Alberta. Les entreprises interprovinciales de ces provinces ont mené un niveau élevé d'activité à l'extérieur de leur province de "domicile". Cette exagération a été observée surtout en Ontario dont la part de l'effectif était de 50 % selon la province de domicile, et de 41 % selon la province d'activité en 1989.

L'écart au niveau du matériel est plus prononcé qu'au niveau de l'effectif. Ainsi, les répondants établis en Ontario ont déclaré en total 52,792 véhicules, alors que 45,028 véhicules seulement (ou 85 %) ont été exploités (par les transporteurs et non par les chauffeurs contractants) dans cette province. Par contre, les transporteurs domiciliés au Québec ont déclaré 15,748 véhicules, alors que 17,275 véhicules ont été exploités dans cette province en 1989.

Classement des provinces

Selon toutes les mesures, l'Ontario a enregistré le niveau le plus élevé d'activité. Que ce soit par province de domicile ou région d'activité, les transporteurs de l'Ontario ont occupé le premier rang quant au matériel, à l'effectif et au nombre de véhicules-kilomètres. Le classement a toutefois quelque peu varié pour d'autres provinces. Ainsi, en termes d'effectif selon la province de domicile, les trois premières provinces ont été l'Ontario (26,911), le Québec (7,480) et l'Alberta (6,676). Le classement n'a pas changé selon la province d'activité, seuls les chiffres varient: Ontario (27,901), Québec (11,238) et Alberta (7,603).

Figure 7.3.1

For-hire Trucking, 1989: Interprovincial Carriers, Employment by Function, by Area of Activity**Camionnage pour compte d'autrui, 1989: transporteurs interprovinciaux, effectifs selon la fonction, la région d'activité**

Area of activity	Highway Drivers	Local Drivers	Owner Operators	Maintenance Personnel	Platform & Dock	Other Terminal Personnel	Admin Personnel	Total
Région d'activité	Chauffeurs de longues distances	Chauffeurs locaux	Chauffeurs contractants	Personnel d'entretien	Personnel de plates-formes et de quais	Autre personnel de terminaux	Personnel d'admin.	
Newfoundland – Terre-Neuve	79	36	144	10	4	9	28	310
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	83	26	84	17	31	10	59	310
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	759	262	572	132	221	162	379	2,487
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	800	200	1,020	185	240	124	561	3,130
Québec	4,064	1,392	1,678	804	815	481	2,004	11,238
Ontario	9,241	2,378	5,114	1,604	2,685	1,782	5,097	27,901
Manitoba	1,732	366	1,008	252	522	407	1,246	5,533
Saskatchewan	941	98	669	130	170	79	434	2,521
Alberta	2,618	559	1,575	611	511	256	1,473	7,603
British Columbia – Colombie-Britannique	1,403	623	1,517	263	359	256	848	5,269
Territories – Territoires	138	33	43	46	21	15	31	327
United States – États-Unis	387	45	745	29	89	119	98	1,512
TOTAL¹	22,245	6,018	14,169	4,083	5,668	3,700	12,258	68,141

¹ Country totals may not match with data from the Motor Carriers of Freight (1989) survey due to a difference in definition of terms and some confusion over the use of full and part-time employees as well as employees who were performing multiple duties. – Les totaux nationaux peuvent ne pas correspondre aux données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (1989) en raison d'une différence dans la définition des termes et d'une certaine confusion quant à l'utilisation des employés à plein temps et à temps partiels, de même que les employés qui remplissent plusieurs fonctions.

Figure 7.3.2

For-hire Trucking, 1989: Interprovincial Carriers, Number of Power Units and Trailers Operated by Area of Activity**Camionnage pour compte d'autrui, 1989: transporteurs interprovinciaux, nombre d'unités motorisées et de remorques exploitées selon la région d'activité**

Area of activity	Straight trucks		Tractors		Trailers
	Camions		Tracteurs		Remorques
	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)	(Owned & Leased)
Région d'activité	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)	(possédés et loués)
	No.	No.	No.	No.	No.
Newfoundland – Terre-Neuve	49	3	67	115	179
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	19	–	81	61	220
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	360	20	645	476	1,526
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	229	10	631	1,020	3,071
Québec	1,100	62	4,650	1,561	11,525
Ontario	1,712	137	9,487	4,889	33,829
Manitoba	242	14	1,409	824	7,402
Saskatchewan	203	40	780	727	2,134
Alberta	431	10	2,790	1,616	8,978
British Columbia – Colombie-Britannique	333	57	1,522	1,715	4,711
Territories – Territoires	12	–	37	33	42
United States – États-Unis	4	34	715	971	1,024
TOTAL¹	4,694	387	22,814	14,008	74,641

¹ Country totals may not match with data from the Motor Carriers of Freight (1989) survey due to a difference in definition of terms especially concerning trailers, semi trailers and "other" equipment operated. – Les totaux nationaux peuvent ne pas correspondre aux données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (1989) en raison d'une différence dans la définition des termes, surtout en ce qui concerne les remorques, les semi-remorques et "l'autre" matériel exploités.

Continuing this analysis for equipment reveals a similar pattern. Reports by province of domicile for 1989 showed Ontario with 52,792 pieces of equipment, followed by Quebec (15,748) and Alberta (15,115). Equipment in service was distributed as follows for the top three provinces: Ontario (45,028); Quebec (17,275) and Alberta (12,199). From this information it may be inferred that carriers domiciled outside Quebec operated in that province. Equally, it appears that Ontario and Alberta carriers carried out considerable service outside their home province.

Distance

The annual distance travelled by owner-operators appears to be greater than the distance travelled by company drivers. By assuming that highway drivers on company payroll operated tractors, a comparison between this segment and owner-operators (who operated tractors for the most part) revealed that the company drivers covered an average of 97 852 kilometres. By comparison, an average owner-operator driving a tractor covered 137 632 kilometres in 1989.

Figure 7.3.3

For-hire Trucking, 1989: Interprovincial Carriers, Distance Travelled by Straight Trucks and Tractors, by Area of Activity

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: transporteurs interprovinciaux, distance parcourue par les camions et tracteurs, selon la région d'activité

Area of activity Région d'activité	Straight trucks Camions		Tractors Tracteurs	
	Camions		Tracteurs	
	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)
	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)
('000 Km). – (en milliers de Km)				
Newfoundland – Terre-Neuve	1 707	300	10 078	17 431
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	827	250	12 210	19 073
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	11 455	553	61 282	71 850
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	6 608	818	62 187	83 554
Québec	31 013	3 159	344 655	159 380
Ontario	51 602	3 227	755 797	477 308
Manitoba	6 444	136	96 524	97 805
Saskatchewan	5 053	241	104 588	91 421
Alberta	13 563	619	208 423	155 140
British Columbia – Colombie-Britannique	14 312	3 728	139 530	219 457
Territories – Territoires	1 075	–	18 376	19 443
United States – États-Unis	4 884	5 992	363 059	538 241
TOTAL	148 543	19 023	2 176 709	1 950 103

Owner-Operators

There were 14,169 owner-operators in the employ of the 913 for-hire carriers who responded to this survey in 1989. Over a third (36%) of these independent truckers were employed in Ontario. Quebec, Alberta and British Columbia represented an additional 34% of reported trucking activity. There were also 745 owner-operators involved in trucking between Canada and the United States, compared to 387 company highway drivers.

Distance

La distance parcourue annuellement par les chauffeurs contractants semble plus élevée que celle parcourue par les chauffeurs sur la liste de paie des entreprises. Supposons que les conducteurs de longues distances des entreprises ont exploité des tracteurs routiers. Si l'on compare cette composante à celle des chauffeurs contractants (qui ont exploité des tracteurs pour la plupart), on constate que les conducteurs des entreprises ont parcouru en moyenne 97 852 kilomètres. En comparaison, un chauffeur contractant moyen exploitant un tracteur a parcouru 137 632 kilomètres en 1989.

Chauffeurs contractants

On a dénombré 14,169 chauffeurs contractants à l'emploi des 913 transporteurs pour compte d'autrui qui ont répondu au questionnaire en 1989. Plus du tiers (36 %) de ces chauffeurs indépendants ont été embauchés en Ontario. Le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont représenté un autre 34 % des activités de camionnage déclarées. Par ailleurs, 745 chauffeurs contractants ont effectué des livraisons entre le Canada et les États-Unis, par rapport à 387 conducteurs de longues distances inscrits sur la liste de paie des entreprises.

The vast majority (97%) of owner-operators drove road tractors. These long-haul drivers covered nearly 2 billion kilometres in 1989. The United States was where the greatest distance was logged by owner-operators (538 million kilometres), followed by Ontario (477 million kilometres). Straight trucks accounted for 19 million kilometres in 1989, 6 million of which were in the United States.

In comparing the distance travelled for road tractors between company drivers and owner-operators, the following is noted. Domestically, company drivers logged by far the most distance in Ontario (756 million kilometres), followed by Quebec (345 million kilometres). Owner-operators travelled the most in Ontario (477 million kilometres), followed by British Columbia (220 million kilometres). When United States traffic is included, a new "top" region emerges for owner-operators, since distance travelled in the States outstripped all other regions in 1989. In the overall picture, the United States becomes the second most important region of activity for company drivers of road tractors.

La grande majorité (97 %) des chauffeurs contractants ont exploité des tracteurs routiers. Ces conducteurs de longues distances ont parcouru près de 2 milliards de kilomètres en 1989. Les plus longues distances ont été parcourues aux États-Unis (538 millions de kilomètres); vient ensuite l'Ontario avec 477 millions de kilomètres. Les chauffeurs de camions ont parcouru 19 millions de kilomètres en 1989, dont 6 millions aux États-Unis.

Comparons maintenant la distance parcourue en tracteurs routiers par les chauffeurs des entreprises et les chauffeurs contractants. Au niveau intérieur, les chauffeurs des entreprises ont enregistré les plus longues distances en Ontario (756 millions de kilomètres); vient ensuite le Québec avec 345 millions de kilomètres. Les chauffeurs contractants ont parcouru le plus de distance en Ontario (477 millions de kilomètres), puis en Colombie-Britannique (220 millions de kilomètres). Lorsque l'on inclut les mouvements effectués aux États-Unis, ceux-ci deviennent la première région d'activité pour les chauffeurs contractants car la distance parcourue aux États-Unis a surpassé les distances enregistrées dans toutes les autres régions en 1989. Pour l'ensemble du secteur, les États-Unis se classent au deuxième rang comme région d'activité pour les chauffeurs des entreprises qui opèrent des tracteurs routiers.

Figure 7.3.4

For-hire Trucking, 1989: Summary Statistics by Province or Territory of domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1989: Statistiques sommaires, par province ou territoire de domicile

	Canada ¹	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Establishments reporting – Établissements déclarants	No. – Nbre	913	10	9	43	38	223
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000	6,235,950	23,150	43,766	126,881	391,561	836,526
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	\$'000	6,055,035	22,381	42,829	123,674	377,711	815,492
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	\$'000	180,915	769	937	3,207	13,850	21,035
Number of employees (including working owners) – Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)		54,052	188	269	1,234	3,050	7,480
Equipment – Matériel productif:							
Trucks – Camions	No. – Nbre	4,722	37	35	240	364	866
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbre	22,957	79	80	512	706	3,812
Semi-trailers – Semi-remorques	No. – Nbre	72,942	218	224	1,303	3,032	9,328
Full trailers – Remorques	No. – Nbre	2,414	5	1	50	5	413
Other equipment – Autre matériel productif	No. – Nbre	5,293	2	24	205	86	1,329
Equipment – Total – Matériel productif	No. – Nbre	108,328	341	364	2,310	4,193	15,748
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta		British Columbia, Yukon and NWT		
Establishments reporting – Établissements déclarants	No. – Nbre	47	44	123		101	
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000	515,243	164,168	800,357		451,912	
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	\$'000	504,474	160,701	765,182		438,060	
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	\$'000	10,769	3,467	35,176		13,853	
Number of employees (including working owners) – Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)		4,355	1,422	6,676		2,467	
Equipment – Matériel productif:							
Trucks – Camions	No. – Nbre	232	209	469		248	
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbre	1,626	556	2,956		950	
Semi-trailers – Semi-remorques	No. – Nbre	6,889	1,861	10,196		3,581	
Full trailers – Remorques	No. – Nbre	349	75	968		180	
Other equipment – Autre matériel productif	No. – Nbre	542	80	526		87	
Equipment – Total – Matériel productif	No. – Nbre	9,638	2,781	15,115		5,046	

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Conclusion

The inclusion of the supplementary report to the Annual Motor Carriers of Freight survey provides information valuable to the analysis of transportation activity. Since transportation involves the movement of goods, the economic activity does not necessarily take place in the province for which these statistics are reported.

Ontario remains the dominant province in many respects, regardless of the type of measurement effected. However, the allocation of employment and equipment varies, depending on whether one uses the province of domicile or the province of activity concept.

Conclusion

L'ajout du rapport supplémentaire à l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises permet de fournir les données nécessaires à l'analyse du secteur du transport. Comme le transport comporte le mouvement de marchandises, l'activité économique n'est pas nécessairement menée dans la province auxquelles se rapportent ces statistiques.

L'Ontario demeure la première province à plusieurs égards, quel que soit le type de mesure. Cependant, la répartition de l'effectif et du matériel varie, selon qu'il s'agit de la province de domicile ou de la province d'activité.

CHAPTER 8

METHODS, DATA QUALITY
AND LIMITATIONS

INTRODUCTION

This section of the publication provides more detailed descriptions of the surveys of the trucking industry undertaken by Statistics Canada's Transportation Division. The text is intended for the general user and readability has been emphasized. Users who require additional information than is provided here can obtain more technical details from the Transportation Division upon request.

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND
HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY -
(CHAPTER 2)

The principal **objective** of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. This information, in conjunction with information collected about other sectors of the economy, contributes to the establishment of national economic statistics such as the Gross Domestic Product.

In order to fulfill this requirement, the survey follows the **statistical framework** of the System of National Accounts. The **reporting unit** for the survey is the Canadian-domiciled for-hire trucking establishment. The survey universe ideally consists of all such establishments. As it would be extremely difficult and costly to survey all of them, the 1989 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey **universe** is a census of those Canadian-domiciled carriers who earned total gross operating revenues of \$250,000 or more in 1988, and a sample of those with revenues between \$100,000 and \$250,000, in 1988.

These carriers were identified from Statistics Canada's Business Register by a Standard Industrial Classification code. Trucking establishments are coded to Industry Group 456. A complete description of the classification system is available in the Standard Industrial Classification manual, 1980 (Catalogue 12-501) published by Statistics Canada. The survey **methodology** used for the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey was a mail survey. Questionnaires suited in length and complexity to the type and size of the motor carrier operation being surveyed were mailed out to for-hire trucking establishments earning \$100,000 or more annually. Once completed questionnaires were returned to the Transportation Division, an initial manual edit was performed: inconsistent or blank reports were referred back to the carrier for clarification or completion. When it was not possible to obtain missing information, imputations were made. Then a computerized edit was performed which identified logical and arithmetical inconsistencies for subsequent manual correction.

CHAPITRE 8

MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES
DES DONNÉES

INTRODUCTION

La présente section offre une description plus détaillée des enquêtes sur l'industrie du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Elle s'adresse à l'utilisateur général et devrait être facile à lire. Les utilisateurs qui désirent plus de détails peuvent obtenir d'autres renseignements techniques en communiquant avec la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS
ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES
ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT -
(CHAPITRE 2)

Le principal **objectif** de l'enquête est de fournir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces données, combinées à des renseignements sur d'autres secteurs de l'économie, contribuent à l'établissement de statistiques économiques nationales, comme le produit intérieur brut.

Afin d'atteindre cet objectif, l'enquête utilise le **cadre statistique** du Système de comptabilité nationale. L'**unité déclarante** de l'enquête est l'établissement de camionnage pour compte d'autrui domicilié au Canada. Idéalement, l'**univers** de l'enquête engloberait l'ensemble de ces établissements. Toutefois, comme il serait extrêmement difficile et coûteux d'interroger tous les établissements, l'univers de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les établissements de déménagement de 1989 est un recensement des transporteurs qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$250,000 en 1988, et d'un échantillon de ceux qui ont touché des recettes variant entre \$100,000 et \$250,000 en 1988.

Ces transporteurs sont identifiés à partir du registre des entreprises de Statistique Canada au moyen d'un code de la classification type des industries. Les établissements de camionnage possèdent le code de l'activité économique 456. Le lecteur trouvera une description complète du système de classification dans la Classification type des industries, 1980 (n° 12-501 au catalogue), publiée par Statistique Canada. Pour l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, on a utilisé comme **méthodologie d'enquête** la poste. Les questionnaires, dont la longueur et la complexité étaient fonction du genre et de la taille de l'unité déclarante, ont été envoyés aux établissements de camionnage pour compte d'autrui touchant \$100,000 ou plus par année. Dès qu'ils étaient retournés à la Division des transports, les questionnaires remplis faisaient l'objet d'une première vérification manuelle: les déclarations incohérentes ou non remplies ont été retournées aux unités déclarantes en cause afin qu'elles apportent des précisions ou qu'elles remplissent le questionnaire. Lorsqu'il était impossible d'obtenir les données manquantes, il a fallu les imputer. Par la suite, on a procédé à une vérification informatique permettant de déterminer les données non cohérentes du point de vue logique et arithmétique pour qu'elles soient corrigées ensuite à la main.

Once all edits and imputations were completed, the data were weighted and tables were produced and analyzed for all carriers.

It is important to note that, although the reporting unit is the **establishment**, some respondents were operating two or more establishments and were not able to provide separate information for each. In these cases, **consolidated reports**, covering the activity of more than one establishment, were submitted by the respondents. These were processed as a unit.

Users of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data should keep in mind the following exclusions and limitations:

Exclusions

- Private carriers.
- Owner operators.
- Courier and messenger services.
- Carriers with revenues less than \$100,000.

Limitations

1. Establishments engaged predominantly in some other industry, such as construction, which could not provide separate statistics for their for-hire trucking operations were considered to be outside the domain of the survey. This contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
2. The exclusion of carriers domiciled in the United States which could not report separately for their Canadian for-hire trucking operations also contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
3. For tabulation purposes, data concerning carriers operating interprovincially or internationally were allocated to the location of the Head Office (province or territory of domicile). Therefore, data tabulated by province or territory of domicile do not necessarily represent trucking activity within provincial or territorial boundaries.
4. Estimation, or imputation of missing values, may affect the accuracy of the tabulations.

QUARTERLY MOTOR CARRIER FREIGHT SURVEY – (CHAPTER 3)

The **objective** of the survey is to produce provincial and territorial estimates of selected variables on a quarterly basis. These estimates are normally available 14 - 16 weeks after the reference period. Estimates for large carriers (those carriers earning \$25 million or more annually) are normally available 8 - 10 weeks after the reference period.

Scope: The Quarterly Motor Carrier Freight Survey is undertaken by Statistics Canada with the purpose of providing industry analysts with timely data on the economic performance of the for-hire trucking industry.

Normal Coverage: The scope of the 1990 survey covered the for-hire trucking carriers with annual gross operating revenues of \$1 million and over. Users should note that the coverage of the 1988 and 1989 quarterly surveys represented carriers with annual gross operating revenues of \$250,000 and over.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données ont été totalisées et analysées.

Il est important de noter que, même si l'unité déclarante est l'**établissement**, certains répondants exploitaient deux établissements ou plus et n'ont pu remettre des renseignements distincts pour chacun de leurs établissements. Dans ces cas, les répondants ont remis des **rapports combinés**, couvrant l'activité de plus d'un établissement. Ces rapports ont été traités comme une seule unité.

Les utilisateurs des données de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement devraient tenir compte des exclusions et limites suivantes:

Exclusions

- Les transporteurs pour compte propre.
- Les chauffeurs contractants.
- Les services de messagerie.
- Les transporteurs qui ont touché des recettes moins de \$100,000.

Limites

1. Les établissements dont les activités appartiennent principalement à une autre industrie, comme la construction, et qui ne pouvaient fournir des renseignements distincts en ce qui concerne leurs activités de camionnage, ont été considérées comme ne faisant pas partie du domaine couvert par l'enquête. Cette mesure a entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
2. L'exclusion des transporteurs domiciliés aux États-Unis qui ne pouvaient fournir des statistiques distinctes sur leurs activités de camionnage menées au Canada a aussi entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
3. Aux fins des totalisations, les données sur les transporteurs interprovinciaux ou internationaux ont été classées selon la province ou le territoire de domicile du siège social. Par conséquent, les données totalisées selon la province ou le territoire de domicile ne représentent pas nécessairement les activités de camionnage à l'intérieur des limites de cette province ou de ce territoire.
4. L'estimation ou l'imputation des données manquantes peuvent avoir une incidence sur l'exactitude des totalisations.

ENQUÊTE TRIMESTRIELLE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES – (CHAPITRE 3)

L'enquête vise à produire chaque trimestre des estimations provinciales et territoriales de certaines variables. Ces estimations sont diffusées généralement entre 14 et 16 semaines après la période de référence. Les estimations pour les transporteurs importants (ceux qui génèrent des recettes annuelles de \$25 millions et plus) sont disponibles entre 8 et 10 semaines après la période de référence.

Portée. L'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises est une initiative prise par Statistique Canada dans le but de fournir aux analystes de cette branche d'activité des données plus actuelles sur la performance économique du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Couverture normale. L'enquête de 1990 doit porter sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles d'exploitation brutes sont d'au moins \$1 million. À noter que les enquêtes trimestrielles de 1988 et de 1989 portaient sur les transporteurs pour compte d'autrui qui avaient généré des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$250,000 et plus.

The sample for 1990 consisted of 424 carriers representing 1,361 carriers in all.

Sample Design

A sample of carriers are selected from the annual Motor Carrier Freight universe and surveyed each quarter. The diversity of the industry is represented in the sample for each quarter.

The sampling frame for the 1990 Motor Carrier Freight Quarterly Trucking Survey consists of those carriers that responded to the 1988 annual Motor Carrier Freight Survey. The carriers sampled are determined annually and remain unchanged throughout the year.

The Motor Carrier Freight Quarterly Survey employs a "stratified random sample". This implies that carriers within the scope of the survey are grouped based on the similarity of certain characteristics into strata. A sample of carriers is then selected from each stratum. A stratified random sample yields improved precision as compared to a sample of the same size selected from a population at large.

A stratum contains all carriers domiciled in a given province or territory, having operating revenues within defined limits. The extent to which a stratum is sampled depends on the number of carriers in the stratum.

The strata containing all large carriers, for which a 100% sample is surveyed every quarter are referred to as "take-all" strata; while the strata containing medium and small carriers are referred to as the "take-some" strata.

Data Processing

The data are collected each quarter by telephone interviews conducted from the Transportation Division. Once collected, the survey data are captured and edited. Inconsistent or questionable data are referred back to the carrier for clarification or revision. The data are edited to identify any items that have been erroneously transcribed. Missing survey data are imputed from historical data.

Estimation

Since only a sample of carriers are contacted each quarter, the individual responses are weighted and summed to the needed level of aggregation to represent the whole industry within the scope of the survey. For example, if 2 out of 10 carriers in a particular stratum are selected to be in the sample, these carrier's data are multiplied by 5 to represent the stratum. Then the weighted data from all the sampled carriers in a province would be summed to obtain the provincial estimates.

FOR-HIRE TRUCKING (COMMODITY ORIGIN/DESTINATION) SURVEY – (CHAPTERS 4 AND 5)

The **objective** of the For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. This survey complements the results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey which provides information about the industry's input variables (such as labour and capital). Output variables

L'échantillon de 1990 comprend 424 transporteurs qui représentent un univers de 1,361 transporteurs.

Plan d'échantillonnage

Un échantillon de l'univers des transporteurs routiers de marchandises est enquêté chaque trimestre. Cet échantillon tient toujours compte de la diversité de l'industrie.

La base de sondage de l'enquête trimestrielle de 1990 sur les transporteurs routiers comprend les entrepreneurs qui ont répondu à l'enquête annuelle de 1988 auprès des transporteurs routiers. On détermine une fois par année les transporteurs qui feront partie de l'échantillon et ceux-ci demeurent les même tout au long de l'année.

L'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises utilise un "échantillon aléatoire stratifié". Ainsi, les transporteurs visés par l'enquête sont groupés en strates selon les caractéristiques qu'ils partagent. Un échantillon de transporteurs est ensuite choisi au sein de chaque strate. Le recours à l'échantillon aléatoire stratifié permet d'obtenir des données plus précises comparativement à un échantillon de même taille choisi au sein de l'ensemble d'une population.

Une strate regroupe tous les transporteurs qui sont domiciliés dans une province ou un territoire donné et qui enregistrent des recettes d'exploitation se situant à l'intérieur d'une fourchette définie. Le type d'échantillonnage auquel une strate est soumise dépend du nombre de transporteurs inclus dans cette strate.

Les strates à tirage complet comprennent tous les transporteurs importants dont l'ensemble est enquêté chaque trimestre alors que les strates à tirage partiel ne comprennent qu'un échantillon des transporteurs de moindre importance.

Traitement des données

Les données sont rassemblées chaque trimestre à l'aide d'entrevues téléphoniques réalisées par le personnel de la Division des transports. Une fois recueillies, les données d'enquête sont saisies et vérifiées. Les données douteuses ou incohérentes sont retransmises au transporteur pour clarification ou révision. Les données sont vérifiées afin de déterminer les erreurs de transcriptions. Les données d'enquête manquantes sont imputées à partir des données historiques.

Estimation

Puisqu'on ne communique qu'avec un échantillon des transporteurs chaque trimestre, les diverses réponses sont pondérées et additionnées afin d'atteindre le niveau d'agrégation voulu pour donner une idée de la situation de l'ensemble du secteur visé par l'enquête. Ainsi, si 2 des 10 transporteurs d'une strate particulière sont choisis pour faire partie de l'échantillon, les données de ces transporteurs seront multipliées par 5 pour représenter l'ensemble de la strate. Puis, les données pondérées de tous les transporteurs échantillonnés au sein d'une province seront additionnées afin d'obtenir les estimations de cette province.

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI (Origine et Destination) – (CHAPITRES 4 ET 5)

L'**objectif** de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, en fournissant des estimations du transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la

include tonnes transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

The **survey universe** consists of all shipments transported by Canadian-domiciled for-hire trucking firms which earned \$500,000 or more annually from **intercity trucking**. [In 1987, the survey expanded to include the international shipments of Canadian-domiciled companies.] This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

The carriers surveyed in 1989 were identified from a list of the carriers which reported to the 1987 and 1988 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey with earnings of \$500,000 or more from intercity trucking. These carriers constitute what is called the **survey frame**.

The carriers in the survey frame were stratified according to type of operation and area of operation, and were divided into the two revenue classes described in Chapter 4 of this publication. Beginning in 1989, the survey was conducted quarterly rather than annually. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers were selected for every quarter. The Class II firms were divided into "take-all" and "take-some" carriers. "Take-all" carriers are companies that must be included in the sample every quarter because they represent a sector of the industry in which there are very few firms. "Take-some" carriers are in a sector (stratum) of the industry which is very well represented, and therefore, are usually only included in the sample one quarter of the year.

Once the carriers were chosen, a second stage of sampling, i.e., a systematic sample of shipments was carried out. The following information was collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the weight and the transportation revenue earned.

Information was transcribed from shipping documents or obtained from computer tapes provided by respondents. The sampling intervals for selecting shipments for the survey varied depending on the number of shipments transported by the carrier. For those firms which provide tapes or whose shipping documents are sampled, the ultimate sampling unit is the **shipment**.

The size and structure of the survey frame, the sample allocation and the effective sample size for the 1989 survey are shown in Figure 8.1.

Once all necessary information for the survey was collected, edits and imputations were performed. A complete description of the rather complex procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

Limitations

The **quality** of the estimates produced from the survey data are affected by the following factors:

Sampling and Non-Sampling Errors: Since the estimates were derived from a sample, they were subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of error.

Whenever only a sample of a population has been enumerated, rather than the entire population, **sampling error** occurs. The estimates derived from the survey are likely to differ from the results of a census taken under the same general conditions. Sampling errors depend on factors such as sample size, variability in the population surveyed, sample design and estimation methods.

main-d'œuvre et les immobilisations). Les variables de sortie comprennent les tonnes transportées, les produits transportés, les recettes produites, l'origine et la destination des livraisons, et ainsi de suite.

L'**univers de l'enquête** est constitué de toutes les livraisons faites par les entreprises de camionnage domiciliées au Canada pour compte d'autrui qui tirent chaque année \$500,000 ou plus du **transport interurbain**. [En 1987, les livraisons internationales des compagnies domiciliées au Canada a été ajoutée à l'enquête.] Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait les livraisons.

Les transporteurs visés en 1989 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement de 1987 et 1988, des recettes de \$500,000 ou plus au titre du transport interurbain intérieur. Ces entrepreneurs constituent ce qu'on appelle la **base de sondage**.

Les transporteurs de la base de sondage ont été stratifiés selon le genre et le lieu de leurs activités et, selon les recettes divisés en deux catégories décrites dans le chapitre 4 de la présente publication. Débutant en 1989, l'enquête est menée trimestriellement au lieu d'annuellement. A cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie 1 sont inclus dans l'échantillon pour tous les trimestres. Les transporteurs de la catégorie 2 sont mis dans deux groupes: les transporteurs qui sont inclus dans l'échantillon pour tous les trimestres parce qu'ils représentent un secteur de l'industrie dans lequel il n'y a que quelques compagnies; et les transporteurs qui sont dans un secteur de l'industrie bien représenté et par conséquent ils sont habituellement inclus dans l'échantillon une fois par année.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième degré d'échantillonnage, c.-à-d., un échantillon systématique des livraisons a été sélectionné. On a recueilli pour chacune des livraisons sélectionnées l'origine et la destination de la livraison, une description de la marchandise (ou marchandises) transportée(s), le poids et les recettes du transport.

Les renseignements ont été tirés des documents de **livraison** ou des bandes informatiques fournies par certains répondants. Les intervalles de sondage varient en fonction du nombre de livraisons faites par l'entreprise. Pour les transporteurs qui enregistrent leurs livraisons sur bande ou sur des documents de livraison, l'unité finale d'échantillonnage est la **livraison**.

La taille et la structure de la base de sondage, la répartition de l'échantillon ainsi que la taille réelle de l'échantillon de l'enquête de 1989 sont indiquées à la figure 8.1.

Après avoir recueilli toutes les données nécessaires à l'enquête, on a procédé aux vérifications et aux imputations. Le lecteur peut communiquer avec la Division des transports pour se procurer une description détaillée des procédures plutôt complexes appliquées aux données d'enquête.

Limite des données

La **qualité** des estimations produites à partir des données d'enquête dépend des facteurs suivants:

L'erreur d'échantillonnage et l'erreur d'observation: Étant donné que les estimations ont été calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent comporter aussi bien une erreur d'échantillonnage qu'une erreur d'observation. La qualité des estimations produites est fonction de l'effet combiné de ces types d'erreur.

L'erreur d'échantillonnage vient du fait que seul un échantillon de l'univers des livraisons a été recensé plutôt que l'univers au complet. Les estimations ainsi obtenues diffèrent vraisemblablement des résultats d'un recensement qui serait mené dans les mêmes conditions. Les erreurs d'échantillonnage dépendent de facteurs comme la taille de l'échantillon, la variabilité de l'univers, le plan d'échantillonnage et les méthodes d'estimation.

Figure 8.1

For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey Frame and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled, 1989

Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui, base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonnées, 1989

Quarter Trimestre	Class Catégorie	Number of carriers in survey frame Nombre d'entreprises dans la base de sondage	Carriers Selected Entreprises sélectionnées		Exclusions		Carriers sampled Entreprises échantillonnées	
			Number Nombre	Percentage Pourcentage	Number of sampled carriers inactive or out of business ¹ Nombre de d'entreprises ayant interrompu ou cessé leurs activités ¹	Number of non-responses to the sample ² Nombre de d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire ²	Number Nombre	Percentage Pourcentage
1 & 2	1	298	298	100.0	26	13	259	86.9
	2	1,266	768	60.6	112	46	610	79.4
3	1	126	126	100.0	8	2	116	92.1
	2	1,452	368	25.3	57	25	286	77.7
4	1	126	126	100.0	2	9	115	91.3
	2	1,452	475	32.7	44	27	404	85.1

¹ The selection of carriers for the sample is based on the previous year's Motor Carriers of Freight Survey's reports. This information may be incorrect at the time the data collection takes place. (e.g. firm went out of business).

¹ La sélection des entreprises pour la base de sondage est fondée sur des rapports décrivant les activités de l'année précédente. Les données peuvent être incorrectes au moment de la collecte des données (par exemple, l'entreprise peut avoir cessé ses activités).

² Represents firms whose shipping documents were not available for sampling.

² Représente les entreprises dont les documents d'expédition n'étaient pas disponibles aux fins de l'échantillonnage.

Non-sampling error may occur regardless of the method used to obtain the data. Some examples of non-sampling errors which might affect the results of the For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey are:

- 1. Coverage errors** arise if the survey frame inadequately covers the target population. For example, a carrier which earns \$500,000 or more from intercity trucking for the first time in 1989 and reports this to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey will not be included in the For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey until the 1990 survey.
- 2. Response error** occurs when information supplied by a respondent is incorrect or misleading. For example, shipping documents used in this survey may have contained errors or the transcriber may have misinterpreted the information.
- 3. Coding error** may occur whenever coding and any type is performed. In this survey, both names of places and names of commodities were coded. If a record was subject to more than one interpretation, a judgement was made which may have been logical, but incorrect. Coding errors are minimized by using automated coding utilizing standard commodity and municipality libraries.

Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey frame has changed often over the years. For example: in 1988, Class III carriers (those carriers with annual intercity revenues between \$100,000 and \$499,999) were dropped from the survey. Each publication describes the frame used for the particular year.

Un **erreur d'observation** est possible, quelle que soit la méthode de collecte des données. Quelques exemples d'erreurs d'observation pouvant influencer sur les résultats de l'Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui sont énumérés ci-après:

- 1. Erreur de couverture:** Se produit lorsque la base de sondage couvre imparfaitement la population cible. Par exemple, un transporteur qui tire \$500,000 ou plus du transport interurbain intérieur pour la première fois en 1989 et qui le déclare à l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement ne fera pas partie de l'Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui avant 1990.
- 2. Erreur de réponse:** Survient lorsque le déclarant fournit des réponses incorrectes ou trompeuses. Par exemple, il se peut que les documents de livraison utilisés dans la présente enquête contiennent des erreurs ou que le transcrivateur ait mal interprété les renseignements relevés.
- 3. Erreur de codage:** Peut survenir lorsqu'il faut procéder à tout genre de codage. Dans la présente enquête, les noms de lieux géographiques et les noms de produits sont codés. Dans les cas où une observation pouvait se prêter à plusieurs interprétations, une décision a été prise. Le choix a pu être logique, mais erroné. Le codage automatisé fait au moyen de bibliothèques uniformisées permet de minimiser les erreurs de codage des produits et les municipalités.

Il faut faire attention lorsqu'on veut faire une analyse chronologique des données. Ceci est parce qu'il y a eu plusieurs modifications à la base de sondage au cours des années. Par exemple, en 1988 les transporteurs de niveau III (ceux qui ont des recettes annuelles entre \$100,000 et \$499,999) n'ont pas été inclus dans le sondage. Chaque publication décrit la base de sondage utilisée pour l'année qu'elle adresse.

The **averages** published in Chapters 4 and 5 are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

$$\text{Average revenue per tonne} = \frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average revenue per tonne-kilometre} = \frac{\text{estimates of revenue per tonne-kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average length of haul} = \frac{\text{estimates of kilometres}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average shipment weight} = \frac{\text{estimates of weight}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average shipment revenue} = \frac{\text{estimates of revenue}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

The preceding description of the For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey provides basic information about the survey. However, as for any survey utilizing two phases of sampling, the procedures are quite complex when examined in detail. Users who require more information about confidence intervals, coefficients of variation, and so forth, can obtain this information upon request from the Transportation Division.

PRIVATE TRUCKING SURVEY (CHAPTER 6)

Private trucking is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry in Canada. The **objective** of the Private Trucking Survey in 1989 was to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers.

The **survey universe** ideally would include all private truckers, but for budgetary and practical considerations was restricted to those who operated fifteen or more commercial vehicles (including trucks, road tractors and trailers). The **survey frame** was developed using provincial motor vehicle registration files and **excluded** fire trucks, ambulances, police vehicles and military vehicles.

The tabulations which are presented in Chapter 6 "Private Trucking - Industry Structure" include 521 firms that carried freight, provided trucking-related statistics and used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators.

Les **moyennes** publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les livraisons: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque livraison. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par livraison.

$$\text{Recettes moyennes par tonne} = \frac{\text{estimations des recettes par tonne}}{\text{estimation du nombre de livraisons}}$$

$$\text{Recettes moyennes par tonne-kilomètre} = \frac{\text{estimations des recettes par tonne-kilomètre}}{\text{estimation du nombre de livraisons}}$$

$$\text{Longueur moyenne des voyages} = \frac{\text{estimations des kilomètres}}{\text{estimation du nombre de livraisons}}$$

$$\text{Poids moyen des livraisons} = \frac{\text{estimations du poids}}{\text{estimation du nombre de livraisons}}$$

$$\text{Recettes moyennes des livraisons} = \frac{\text{estimations des recettes}}{\text{estimation du nombre de livraisons}}$$

La description précédente de l'Enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui donne les renseignements de base. Toutefois, comme pour toutes les enquêtes utilisant deux degrés d'échantillonnage, si on étudie en détail les procédures, on découvre qu'elles sont assez complexes. Les utilisateurs qui désirent de plus amples renseignements sur les intervalles de confiance, les coefficients de variations, et ainsi de suite, peuvent en faire la demande auprès de la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE - (CHAPITRE 6)

Le camionnage pour compte propre fait partie intégrante de l'industrie globale du camionnage. L'objectif de l'Enquête sur le camionnage pour compte propre de 1989 est d'obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre.

L'**univers de l'enquête** serait idéalement constitué de tous les transporteurs pour compte propre, mais pour des raisons économiques et pratiques, il se limite aux transporteurs qui exploitent quinze véhicules utilitaires ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques). La **base de sondage** a été élaborée au moyen des registres provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles et **excluait** les camions d'incendie, les ambulances, les voitures de police et les véhicules militaires.

Les totalisations présentées au Chapitre 6 "Camionnage pour compte propre - Structure de l'industrie" englobent 521 transporteurs qui ont transporté des marchandises, dont ils pouvaient fournir des statistiques sur leurs activités du camionnage et qui ont recours aux services de leurs propres chauffeurs, de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée et de chauffeurs contractants.

Users should be aware of the following factors which may affect the quality of the data:

The survey frame was created for each province and territory independently. Those private truckers whose registration address was out-of-province/territory were excluded in developing the survey frame for a province or territory. In addition, updated registration files were not available for the territories, so the 1987 survey frame was used. These two factors contributed to an **underestimation** of private trucking activity.

The 1989 Private Trucking Survey faced an additional **budgetary limitation**, which resulted in the inclusion of only **intercity private trucking operations**, based on the previous year's returns of the origin/destination portion of the survey.

Because some companies submitted consolidated reports for their operations, some of the provincial or territorial data are **underestimated** while others are **overestimated**.

Private carriers using leased vehicles exclusively were excluded from the survey. It is believed that this introduced a **significant underestimation** of the size of the private trucking industry. These carriers were excluded from the survey because the motor vehicle registration tapes used for developing the survey universe did not contain the information required to identify them.

Some of the corporate head office expenses could not be allocated to the trucking operators for some companies. This resulted in an **underestimation** of the total operating expenses.

Some carriers domiciled in the United States could not provide separate statistics for their Canadian trucking operations. These were excluded from the tabulations.

Users requiring more information about the Private Trucking Survey may obtain further details upon request from the Transportation Division.

Les utilisateurs doivent tenir compte des facteurs suivants qui influent sur la qualité des données:

La base de sondage pour chaque province et territoire a été créée séparément. Ainsi, la base de sondage d'une province ou d'un territoire excluait les camionneurs pour compte propre dont le lieu d'émission des plaques était situé à l'extérieur de la province ou du territoire en question. De plus, comme il n'y avait pas de dossiers d'immatriculation à jour pour les territoires, il a fallu utiliser la base de sondage de 1987. Ces deux facteurs ont entraîné une **sous-estimation** de l'activité du camionnage pour compte propre.

L'Enquête sur le camionnage pour compte propre de 1989 a fait face à une restriction budgétaire supplémentaire, ce qui signifie que seulement les opérations des transporteurs interurbains, basées sur la partie de l'origine et destination de l'enquête de l'année précédente, sont considérées dans cette enquête.

Comme certaines entreprises ont remis des rapports combinés sur leurs activités, quelques données provinciales ou territoriales ont été **sous-estimées**, tandis que d'autres ont été **surestimées**.

L'enquête n'a pas tenu compte des transporteurs pour compte propre n'utilisant que les véhicules loués. On estime que cette exclusion a entraîné une **importante sous-estimation** de la taille du secteur du camionnage pour compte propre. Ces transporteurs ont été exclus de l'enquête parce qu'ils ne pouvaient être identifiés à partir des bandes d'immatriculation des véhicules automobiles utilisées pour élaborer l'univers de l'enquête.

Dans quelques entreprises, certaines dépenses générales du siège social n'ont pu être attribuées aux activités de camionnage, ce qui a contribué à la **sous-estimation** des dépenses d'exploitation totales.

Certains transporteurs domiciliés aux États-Unis n'ont pu fournir des statistiques distinctes pour les activités qu'elles ont menées au Canada. Ces transporteurs ont donc été **exclus** des totalisations.

Les utilisateurs peuvent obtenir d'autres renseignements relatifs à l'Enquête sur le camionnage pour compte propre en communiquant avec la Division des transports.

GLOSSARY

Asset Turnover Ratio. A measure of profitability obtained by dividing total operating revenues by total assets.

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Business Register Master File. It is a centrally maintained list of business in Canada. Each name on the list is given a unique identification number and classified according to the Statistics Canada standard classification of industries.

Carrier. For the purpose of this publication, a carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

Class I. Carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more in 1988. (Applies to the For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey only.)

Class II. Carriers which earned gross annual intercity revenues from \$500,000 up to \$12 million in 1988. (Applies to the For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey only.)

Commodity. The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification at the three-digit level of detail and survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned by the employees of a carrier, and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income. Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt Ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

Debt-Equity Ratio. A measure of solvency calculated by dividing total borrowings and claims of affiliates by shareholder's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier (carrier in this context includes piggyback).

Domestic Shipment. Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity Ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey and Private Trucking Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1989 and March 1, 1990.

Fiscal Year (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey). The calendar year from January 1 to December 31, immediately prior to the year in which the data are collected.

For-Hire Carrier. Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

Gross Annual Operating Revenues. Gross annual operating revenues include revenues pertaining to the Motor Carriers of Freight or Household Goods Moving operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and include revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Industry Activity Statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry Served. This term applies to private trucking and refers to the principal activity of the owner.

Industry Structure Statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity Shipment. A shipment transported a distance greater than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline Shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the destination.

International Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in Canada and the United States.

Interprovincial Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

Invoice. A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

Less than Truckload. A shipment or shipments which weigh less than 10 000 kg.

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Local Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved 24 km or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

Off-Highway Motor Carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenues was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

Operating Ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues (before income taxes are deducted).

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

Owner Operators (or lessor operators). Owner operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Pool Car Operators. Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

Private Carriers. Owners/operators of motor vehicles carrying their own freight. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit Margin. Indicates the profit margin earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenues.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Response Rate. The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on Equity. A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on Investments. Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Revenue Class 1. Carriers which earned gross annual operating revenues of \$2 million or more in 1988. (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only.)

Revenue Class 2. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$500,000 to \$1,999,999 in 1988. (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only.)

Revenue Class 3. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$100,000 to \$499,999 in 1988. (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only.)

Salaries and Wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Shipment (For-Hire Trucking (Commodity Origin/Destination Survey)). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Trip. This is the reporting unit for the industry activity portion of the Private Trucking Survey. Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck Rental Firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment or shipments which weigh more than 10 000 kg.

Waybill. See Probill.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items are not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

GLOSSAIRE

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

Catégorie I. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$12 millions ou plus en 1988. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie II. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$1 million à \$12 millions en 1988. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie de recettes 1. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$2 millions ou plus en 1988. (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 2. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées de \$500,000 à \$1,999,999 en 1988. (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 3. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$100,000 et \$499,999 en 1988. (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Charge complète. Expédition ou expéditions dont le poids est supérieur à 10 000 kg.

Charge partielle. Expédition ou expéditions dont le poids est inférieur à 10 000 kg.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à courte terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier (dans ce contexte, le transport routier comprend le transport routier rail-route).

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à bail, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Etablissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre). L'Exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1^{er} avril 1989 et le 31 mars 1990.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). L'année civile, du 1^{er} janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Expédition interne. Expédition dont les pointes d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture. Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à arrivée aussi bien qu'au départ.

Fichier principal de registre des entreprises. Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Groupeurs de marchandises. Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

Lettre de transport. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leurs poids et les frais de transport.

Lettre de voiture. Voir bordereau d'envoi.

Marchandises. Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge de profit. Indique la marge de profit enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certains pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids étale grâce à une table de conversion.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège sociale du transporteur.

Ratio d'autonomie financière. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'endettement. Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement. Voir le coefficient de liquidité général.

Recettes annuelles brutes d'exploitation. Les recettes brutes d'exploitation englobent les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou au déménagement de biens ménagers. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, y compris la part de recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons intertransporteur.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement de investissements. Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu du travail supplémentaire.

Secteurs desservis. Ce terme s'applique aux entreprises de camionnage pour compte propre et correspond à la principale activité du propriétaire.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée "échantillon".

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'œuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Taux de réponse. Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts. (Liaisons intertransporteurs) Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteur. Aux fins de la présente publication, un transporteur est responsable du transport routier de marchandises.

Transporteur à forfait. Transporteur qui s'engage, moyennant rétribution, à transporter des biens d'un consignateur ou d'un nombre limité de consignateur ou d'un limité de consignateurs au moyen d'un véhicule motorisé.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Propriétaires et exploitants d'unités motorisées transportant leurs propres marchandises. Leur principale fonction est d'offrir un service de soutien logistique au propriétaire.

Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

Transporteurs routiers internationaux. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule au Canada et aux États-Unis.

Transporteurs routiers interprovinciaux. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers interurbains. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers locaux. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques.

Voyage. Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.

ADDITIONAL TRUCKING TABULATIONS

Users wishing data not found in this publication can request custom tabulations on a cost-recovery basis.

The following is a quick reference to the type of data that may be available for private and for-hire trucking, subject to confidentiality provisions. The degree of detail sometimes varies between the private and for-hire portions of the industry.

TRUCKING – INDUSTRY STRUCTURE

- Revenue and Expenses
 - Purchased transportation (eg. brokers)
 - Employment (number and compensation, by occupation)
 - Balance sheet
 - Financial ratios
 - Fleet size
 - Distance travelled by type of equipment
 - Fuel consumption

The following are examples of variables (or combinations of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- revenue class
- province or territory of domicile
- area of operation
- type of carrier

TRUCKING – INDUSTRY ACTIVITY (Domestic Intercity Commodity Movements)

- Origin and Destination
 - Revenue
 - Tonnage
 - Tonne-kilometres
 - Revenue per tonne
 - Revenue per shipment
 - Revenue per tonne-kilometre
 - Weight per shipment
 - Distance per shipment

The following are examples of variables (or combinations of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- type of carrier
- size of carrier
- area of operation
- types of commodities carried
- length of haul
- shipment weight groups (or LTL and TL)

TOTALISATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LE CAMIONNAGE

Les utilisateurs qui désirent obtenir certaines données non publiées dans le présent ouvrage peuvent demander des totalisations spéciales, selon un mode de recouvrement des frais.

Vous trouverez ci-après un aperçu du genre de données sur le camionnage pour compte propre et pour compte d'autrui que nous pouvons vous fournir, à condition de respecter les critères de confidentialité. Le niveau de désagrégation des données sur le camionnage pour compte propre ne correspond pas toujours à celui des statistiques sur le camionnage pour compte d'autrui.

CAMIONNAGE – STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Recettes et dépenses
 - Achat de services de transport
(p. ex.: les services des chauffeurs contractants)
 - Emploi (nombre d'employés et rémunération, selon la catégorie professionnelle)
- Bilan
 - Ratios financiers
 - Taille du parc de véhicules
 - Distance parcourue selon le genre de matériel
 - Consommation de carburant

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- catégorie de recettes
- province ou territoire de domicile
- région d'exploitation
- genre de transporteur

CAMIONNAGE – ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE (Transport intérieur interurbain de marchandises)

- Origine et destination
- Recettes
 - Tonnes
 - Tonnes-kilomètres
 - Recettes par tonne
 - Recettes par expédition
 - Recettes par tonne-kilomètre
 - Poids par expédition
 - Distance par expédition

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- genre de transporteur
- taille des entreprises de camionnage
- région d'exploitation
- genre de marchandises transportées
- distance des voyages
- poids des expéditions (à charge partielle ou complète)

How To Get The Economic Facts and Analysis You Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499



ORDER FORM

Transportation Division

MAIL TO:
Publications Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

FAX TO: (613) 951-1584

A Fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

(use print)
Company _____
Department _____
Attention _____
Address _____
Province _____
Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

- ☐ Purchase Order Number (please enclose) _____
☐ Payment enclosed \$ _____
☐ Bill me later (max. \$500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA
Credit Card _____
Expiry Date _____
Signature _____
Client Reference Number _____

Catalogue No.	Title	Issue	Canada \$	U.S.A. US\$	Other Countries US\$	Qty	Total \$

Payment by cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada - Publications. ***Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST.** Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank.

PF 03077	Subtotal	
	GST* (7%)	
	Grand Total	

For faster service



1-800-267-6677



VISA and MasterCard
Accounts

Statistics Canada
Statistique Canada

Canada



BON DE COMMANDE

Division des transports

DESTINÉ À :
Publications des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de commande originale. Veuillez ne pas envoyer de confirmation.

(caractères d'imprimerie s.v.p.)

Reprise _____
Service _____
Attention de _____
Adresse _____
Province _____
Code postal _____ Tél. _____

MODALITÉS DE PAIEMENT

- ☐ Numéro d'ordre d'achat (inclure s.v.p.) _____
☐ Paiement inclus _____ \$
☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 \$)

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA
N° de compte _____
Date d'expiration _____
Signature _____
Numéro de référence du client _____

Catalogue	Titre	Édition	Canada \$	É.-U. \$ US	Autres Pays \$ US	Qté	Total \$

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. ***Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %;** les clients à l'étranger paient le montant en dollars US tirés sur une banque américaine.

PF 03077	Total	
	TPS* (7 %)	
	Total général	

For an service
quick, compose



1-800-267-6677



Comptes VISA
et MasterCard

Statistique Canada
Statistics Canada

Canada



BON DE COMMANDE

Division des transports

POSTEZ À :

Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise _____

Service _____

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de
commande originale. Veuillez ne
pas envoyer de confirmation.

MODALITÉS DE PAIEMENT

- ☐ Numéro d'ordre d'achat (inclure s.v.p.) _____
- ☐ Paiement inclus _____
- ☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 \$) _____

Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

N° de compte _____

Date d'expiration _____

Signature _____

Numéro de référence du client _____

N° au catalogue	Titre	Édition	Canada \$	É.-U. \$ US	Autres Pays \$ US	Qté	Total

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada – Publications. ***Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 %**; les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

PF
03077

Total

TPS* (7 %)

Total général


Pour un service
plus rapide, composez



1-800-267-6677



Comptes
et MasterCard

 Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada



ORDER FORM

Transportation Division

MAIL TO:

Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____

Address _____

City _____ Province _____

Postal Code _____ Tel. _____

FAX TO: (613) 951-1584

A Fax will be treated as
an original order. Please
do not send confirmation.

METHOD OF PAYMENT

- ☐ Purchase Order Number (please enclose) _____
- ☐ Payment enclosed \$ _____
- ☐ Bill me later (max. \$500) _____

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA

Credit Card _____

Expiry Date _____

Signature _____

Client Reference Number _____

Catalogue No.	Title	Issue	Canada \$	U.S.A. US\$	Other Countries US\$	Qty	Total

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada – Publications. ***Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST.** Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank.

PF
03077

Subtotal

GST* (7%)

Grand Total


For faster service



1-800-267-6677



VISA and MasterCard
Accounts

 Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

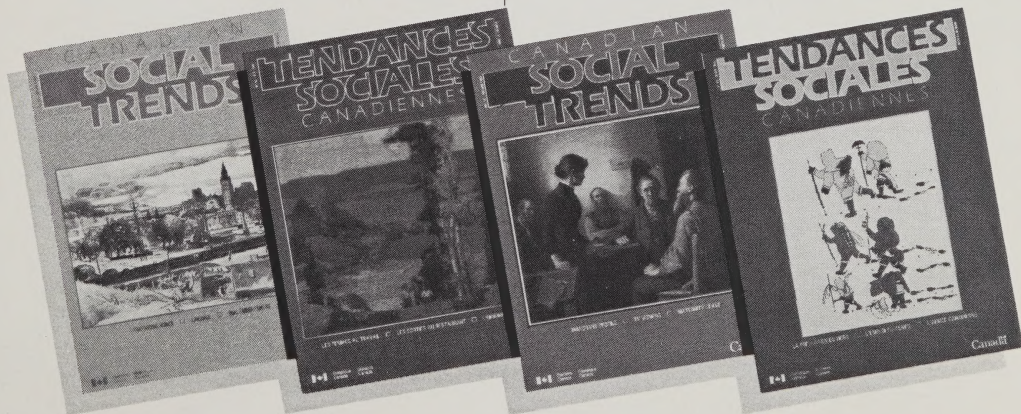
Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



THE MARKET RESEARCH HANDBOOK 1992

The fastest way to get off to a good start !

Brainstorming with your colleagues produces some great marketing ideas. But which ones will you use? The **Market Research Handbook 1992** can help you narrow your options before you commit any more time and resources to developing your strategy.

This handbook is the most comprehensive statistical compendium on Canadian consumers and the businesses that serve them.

It helps you to identify, define and locate your target markets.

Looking for...

... socio-economic and demographic profiles of 45 urban areas?

... revenue and expenditure data for retailers and small businesses?

The **Market Research Handbook 1992** has it all... and more. It provides information on:

- personal spending
- size and composition of households
- wages and salaries
- investment in Canadian industries
- labour force in various industries
- industry and consumer prices

It has been one of our bestsellers since 1977 for the simple reason that it offers such a range and depth of market data. Save time and money when you're looking for data or data sources, keep the **Market Research Handbook 1992** close at hand for easy reference.

The **Market Research Handbook 1992** (Cat. no. 63-224) is \$94 (plus 7 % GST) in Canada, US\$113 in the United States and US\$132 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

For faster service fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll-free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.



LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ 1992

Pour partir du bon pied !

Des séances de remue-ménages jaillissent d'excellentes idées de commercialisation. Mais lesquelles choisir ? Le **Recueil statistique des études de marché 1992** peut vous faciliter les choix avant que vous n'engagiez plus de temps et de ressources à l'élaboration de votre stratégie.

Ce recueil statistique est le plus exhaustif qui soit sur les consommateurs canadiens et les entreprises qui les servent. Il vous aide à définir et situer vos marchés cibles.

Vous cherchez...

... des profils socio-économiques et démographiques de 45 régions urbaines ?

... des données sur les recettes et les dépenses de détaillants et de petites entreprises ?

Le **Recueil** contient tout cela... et plus encore :

- dépenses personnelles
- taille et composition des ménages
- traitements et salaires
- investissements par secteur d'activité économique
- population active par secteur d'activité
- prix de l'industrie et de la consommation

Si c'est l'un de nos succès depuis 1977, c'est parce qu'il vous renseigne en long et en large sur le marché. Pour économiser temps et argent, vous ne sauriez vous en passer.

Le **Recueil statistique des études de marché 1992** (n° 63-224 au catalogue) coûte 94 \$ (TPS de 7 % en sus) au Canada, 113 \$ US aux États-Unis et 132 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.